



แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

กรมเจ้าท่า
กระทรวงคมนาคม

สำนักแผนงาน
กรมเจ้าท่า
ตุลาคม ๒๕๖๓

สารบัญ

หน้า

๑) สรุปสาระสำคัญแผนปฏิบัติราชการปี ๒๕๖๔ (แผนกลยุทธ์) กรมเจ้าท่า

๑. บทนำ	๑-๑
วิสัยทัศน์ พันธกิจ - ค่านิยม และวัฒนธรรมองค์กร	๑-๒
๒. นโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า	
๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า	๑-๓
๒.๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า	๑-๔
๒.๓ แผนการปฏิรูปประเทศที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า	๑-๖
๒.๔ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕) ที่ เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า	๑-๙
๒.๕ นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า	๑-๑๑
๒.๖ เป้าประสงค์ตามแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓	๑-๑๒
๒.๗ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๕	๑-๑๓
๒.๘ นโยบายกรมเจ้าท่าปี ๒๕๖๔	๑-๑๓
๓. ความสอดคล้องของประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์กระทรวงคมนาคมกับกรมเจ้าท่า	๑-๒๐
๔. สรุปความสอดคล้องของการจัดสรรงบประมาณจำแนกตามยุทธศาสตร์การจัดสรร งบประมาณ เป้าหมายการให้บริการกระทรวงคมนาคมและกรมเจ้าท่า ผลผลิต/โครงการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔	๑-๓๑
๕. การแบ่งส่วนราชการและภารกิจของกรมเจ้าท่าปีงบประมาณ ๒๕๖๔	๑-๓๒
๖. งบประมาณกรมเจ้าท่า	๑-๓๗
๗. สรุปงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำแนกตามแผนงานผลผลิต/ กิจกรรม และงบรายจ่าย	๑-๓๘
๘. สรุปงบประมาณลงทุนที่ได้รับเพื่อดำเนินงาน/โครงการพัฒนาที่สำคัญในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ และที่ผูกพันในปีงบประมาณต่างๆ และหน่วยงานรับผิดชอบหลัก	๑-๔๐

๒) แผนงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๒-๑ ถึง ๒-๓๓

๓) แผนงาน/โครงการพัฒนา ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๓-๑ ถึง ๓-๑๖๕

สรุปสาระสำคัญแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

กรมเจ้าท่า

๑. บทนำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำ เป็นการขนส่งที่ใช้กันมาตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน ทั้งการขนส่งในแม่น้ำลำคลองและทางทะเล เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ แต่เนื่องจากปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางบกได้รับความสะดวกรวดเร็วขึ้น ทำให้ปริมาณการขนส่งทางน้ำลดลงบ้าง อย่างไรก็ตามยังมีประชาชนใช้การขนส่งทางน้ำเพื่อการสัญจรและขนส่งสินค้าอยู่ เนื่องจากปัญหาการจราจรทางบกแออัด คับคั่ง อีกทั้งปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีแนวโน้มสูงขึ้นประกอบกับประเทศไทยประสบปัญหาภัยกับการขาดดุลการค้าทางทะเลเป็นอย่างมากและต่อเนื่อง รัฐบาลจึงมีนโยบายในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงเพียงพอ การพัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี ทั้งภายในและระหว่างประเทศ ตลอดจนพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณพื้นที่ภาคใต้เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการลดการใช้พลังงานในภาคขนส่ง เชื่อมโยงประตูการค้าใหม่และสนับสนุนการท่องเที่ยว

นอกจากนี้ในปัจจุบันอยู่ระหว่างการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ซึ่งต่อมาสํานักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้ขยายระยะเวลาเป็น พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๕ ได้จัดทำบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิรูปประเทศ ๑๑ ด้าน รวมถึงหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ที่เป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาประเทศต่อเนื่องมาตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๙ - ๑๑ โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ นี้ กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) คือยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งมีแนวทางการพัฒนาสำคัญหลายด้าน โดยเฉพาะด้านระบบคมนาคมขนส่งด้านโลจิสติกส์ โดยได้ให้ความสำคัญโดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ อันจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาให้สังคมไทยอยู่ได้อย่างมั่นคง เกิดภูมิคุ้มกัน และประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่ความสมดุลและยั่งยืน จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนเศรษฐกิจและสังคมการกระจายความเจริญ และการพัฒนาเมืองและพื้นที่ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก และส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ โดยมีโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการและการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการ สร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงบริการพื้นฐาน และการคุ้มครองผู้บริโภค การพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และการพัฒนาผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพเพื่อไปทำธุรกิจในตลาดต่างประเทศ

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมมีบทบาทและภารกิจเกี่ยวกับการควบคุม กำกับดูแล และพัฒนาส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำให้ได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ รวมทั้งการผลิตและพัฒนาบุคลากรทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์เรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่องเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๔ สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลและแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งทางน้ำ กรมเจ้าท่า พ.ศ. ๒๕๖๓-๒๕๖๕ เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรมและบรรลุตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมมีบทบาทและภารกิจเกี่ยวกับการควบคุม กำกับ ดูแล และพัฒนาส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำให้ได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการดูแลรักษาสสิ่งแวดลอมทางน้ำ รวมทั้งการผลิตและพัฒนาบุคลากรทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง

วิสัยทัศน์

**“พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำอย่างเชื่อมโยง มีมาตรฐาน
เพื่อให้เกิดความสะดวก ปลอดภัย และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ”**

พันธกิจ

กำกับดูแล การส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๒. ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ

๓. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

๔. ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี

๕. ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้าน การขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวี และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

๖. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ค่านิยมองค์กร

ค่านิยมของกรมเจ้าท่า คือ MARINE ได้แก่

M – Morality (คุณธรรม)

A – Accountability (การตรวจสอบได้)

R – Responsibility (ความรับผิดชอบ)

I – Innovation (นวัตกรรม)

N – Networking (การสร้างเครือข่าย)

E – Effectiveness (มุ่งผลสัมฤทธิ์)

วัฒนธรรมองค์กร (จากการประชุมเมื่อวันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๑)

เจ้าท่ามีความมุ่งมั่น ร่วมแรงร่วมใจ ใฝ่เรียนรู้ อยู่คู่คุณธรรม

๒. นโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี เป็นแผนการพัฒนาประเทศที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนต้องดำเนินการเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ "ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง" หรือตามคติพจน์ "มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน" โดยมีระยะเวลา ๒๐ ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ โดยตามร่างยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี มีการแบ่งยุทธศาสตร์ออกเป็น ๖ ด้าน คือ

๑. ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
๒. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
๓. ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
๔. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
๕. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
๖. ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

สำหรับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า คือ ๑. ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
๒. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และ ๕. ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง มีเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญ คือ ประเทศชาติมั่นคงประชาชนมีความสุข เน้นการบริหารจัดการสภาวะแวดล้อมของประเทศให้มีความมั่นคง ปลอดภัย เอกภพอธิปไตย และมีความสงบเรียบร้อยในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับชาติ สังคม ชุมชน มุ่งเน้นการพัฒนาคนเครื่องมือ เทคโนโลยี และระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ให้มีความพร้อมสามารถรับมือกับภัยคุกคามและภัยพิบัติได้ทุกรูปแบบ และทุกระดับ ความรุนแรง ควบคู่ไปกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคงที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ใช้กลไกการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการทั้งกับส่วนราชการ ภาคเอกชน ประชาสังคม และองค์กรที่ไม่ใช่รัฐ รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านและมิตรประเทศทั่วโลกบนพื้นฐานของหลักธรรมาภิบาล เพื่อเอื้ออำนวยประโยชน์ต่อการดำเนินการของยุทธศาสตร์ชาติด้านอื่นๆ ให้สามารถขับเคลื่อนไปได้ตามทิศทางและเป้าหมายที่กำหนด

ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มุ่งเน้นการพัฒนาภาคเกษตรของไทยให้ก้าวไปสู่มหาอำนาจทางการเกษตรที่ให้ความสำคัญกับเกษตรปลอดภัย เกษตรชีวภาพ เกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น เกษตรอัจฉริยะ และเกษตรแปรรูป พร้อมกับการสร้างประเทศไทยยุคใหม่ด้วยอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยเน้นอุตสาหกรรมชีวภาพ อุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ครบวงจร อุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมความมั่นคงของประเทศ โดยในส่วนของกรมเจ้าท่าจะต้องดำเนินงานเพื่อตอบสนองเป้าหมายที่ ๔ : ประเทศไทยอยู่ในอันดับ ๑ ใน ๒๐ ของการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ International Institute for Management Development (IMD) ในประเด็นที่ ๒.๔ : อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ และประเด็นที่ ๓.๔ : ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ได้น้อมนำศาสตร์ของพระราชสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน โดยยึดหลัก ๓ ประการคือ “มีความพอประมาณ มีเหตุผล มีภูมิคุ้มกัน” มาเป็นหลักในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติควบคู่กับการนำเป้าหมายของการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ทั้ง ๑๗ เป้าหมาย มาเป็นกรอบแนวคิดที่จะผลักดันดำเนินการเพื่อนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนในทุกมิติ ทั้งมิติด้านสังคม เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ธรรมาภิบาล และความเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือระหว่างกันทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างบูรณาการ โดยมีวิสัยทัศน์เพื่อให้ ประเทศไทยเป็นประเทศพัฒนาแล้วที่มีคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ดีที่สุดในอนาคตภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๙ ซึ่งจะทำให้การพัฒนายุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ถูกดำเนินการบนพื้นฐานความเชื่อในการเติบโตร่วมกัน (Inclusive Growth) ไม่ว่าจะเป็นทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต โดยให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลทั้ง ๓ ด้าน ไม่ให้มากหรือน้อยจนเกินไป อันจะนำไปสู่ความยั่งยืนเพื่อคนรุ่นต่อไปอย่างแท้จริง สอดคล้องกับแนวคิดหลักของแผน คือ เติบโต สมดุล ยั่งยืน ซึ่งเป็นหัวใจของยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยในส่วนของกรมเจ้าท่าจะต้องดำเนินงานเพื่อตอบสนองเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว

- ประเด็นที่ ๑.๒ อนุรักษ์และฟื้นฟูความหลากหลายทางชีวภาพในและนอกถิ่นกำเนิด โดยเฉพาะสัตว์ป่าและพันธุ์พืชที่ใกล้สูญพันธุ์ โดยลดอัตราการสูญเสียชนิดพันธุ์ที่ถูกคุกคาม ชนิดพันธุ์เฉพาะถิ่น และแหล่งที่อยู่อาศัยตามธรรมชาติ ตลอดจนควบคุมชนิดพันธุ์ต่างถิ่นที่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศ
- ประเด็นที่ ๑.๓ ฟื้นฟูแม่น้ำลำคลองให้ครอบคลุมแม่น้ำลำคลองทั่วประเทศ

เป้าหมายที่ ๒ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเล

- ประเด็นที่ ๒.๓ ลดพื้นที่ที่มีปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง โดยลดพื้นที่กัดเซาะที่มีอัตราการกัดเซาะมากกว่า ๓ เมตรต่อปี ให้เหลือไม่เกิน ๑๐๐ กิโลเมตร ทั่วประเทศ

เป้าหมายที่ ๓ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ

- ประเด็นที่ ๓.๑ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างน้อย ร้อยละ ๒๐ จากกรณีปกติ

๒.๒ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นไปตามมาตรา ๑๐ แห่ง พ.ร.บ. การจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ เมื่อมีพระบรมราชโองการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้าน จัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ เสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบและประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยเป็นแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ใน ยุทธศาสตร์ชาติ มีทั้งสิ้น ๒๓ แผนแม่บท ซึ่งจะมีผลผูกพันต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัติ เพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ภายในช่วงเวลาดังกล่าว เพื่อความสุขของคนไทยทุกคน โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ มีจำนวนรวม ๒๓ ฉบับ ประกอบด้วย

- (๑) ความมั่นคง
- (๒) การต่างประเทศ
- (๓) การเกษตร
- (๔) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
- (๕) การท่องเที่ยว
- (๖) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ
- (๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
- (๘) ผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่
- (๙) เขตเศรษฐกิจพิเศษ
- (๑๐) การปรับเปลี่ยนค่านิยม และวัฒนธรรม
- (๑๑) ศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต
- (๑๒) การพัฒนาการเรียนรู้
- (๑๓) การเสริมสร้างให้คนไทยมีสุขภาวะที่ดี
- (๑๔) ศักยภาพการกีฬา
- (๑๕) พลังทางสังคม
- (๑๖) เศรษฐกิจฐานราก
- (๑๗) ความเสมอภาคและหลักประกันทางสังคม
- (๑๘) การเติบโตอย่างยั่งยืน
- (๑๙) การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ
- (๒๐) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ
- (๒๑) การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ
- (๒๒) กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม
- (๒๓) การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่าประกอบด้วยประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- ๑) ความมั่นคง แผนงานบูรณาการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ และแผนงานยุทธศาสตร์รักษาความสงบภายในประเทศ
- ๒) การท่องเที่ยว แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวและบริการ
- ๓) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค
- ๔) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- ๕) การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ

๒.๓ แผนการปฏิรูปประเทศที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ หมวด ๑๖ การปฏิรูปประเทศ กำหนดให้ดำเนินการปฏิรูปประเทศอย่างน้อยในด้านต่างๆ ให้เกิดผลตามที่กำหนดในกฎหมายว่าด้วยแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ ซึ่งวิธีการจัดทำแผนต้องให้ประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีส่วนร่วม ต้องมีการวัดผลการดำเนินการ และระยะเวลาดำเนินการปฏิรูปประเทศทุกด้าน

ต่อมาได้มีการตราพระราชบัญญัติแผนและขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๐ มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๖๐ โดยกำหนดให้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านต่างๆ เพื่อรับผิดชอบจัดทำแผนการปฏิรูปประเทศแต่ละด้าน เพื่อกำหนดกลไก วิธีการ และขั้นตอนการดำเนินการปฏิรูปประเทศในด้านต่างๆ และเมื่อได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และรายงานต่อรัฐสภาเพื่อทราบแล้วให้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและใช้บังคับได้ต่อไป เพื่อให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติดังกล่าว คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๖๐ แต่งตั้งคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านต่างๆ จำนวน ๑๑ คณะ ประกอบด้วย คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านการเมือง คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านกระบวนการยุติธรรม คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุข คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านสังคม คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน

ต่อมาคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านต่างๆ ได้ดำเนินการจัดทำร่างแผนการปฏิรูปประเทศแล้วเสร็จ และได้เสนอคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบกับคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๑ เห็นชอบร่างแผนการปฏิรูปประเทศ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติและคณะกรรมการปฏิรูปประเทศเสนอ และสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีการประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๑ รับทราบแผนการปฏิรูปประเทศแล้ว จึงได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ ๖ เมษายน ๒๕๖๑ เพื่อให้เป็นที่ทราบโดยทั่วกัน

แผนการปฏิรูปประเทศประกอบด้วย ๑๑ ด้าน ได้แก่

๑. การปฏิรูปประเทศด้านการเมือง
๒. การปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน
๓. การปฏิรูปประเทศด้านกฎหมาย
๔. การปฏิรูปประเทศด้านกระบวนการยุติธรรม
๕. การปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ
๖. การปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
๗. การปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุข
๘. การปฏิรูปประเทศด้านสื่อสารมวลชน เทคโนโลยีสารสนเทศ
๙. การปฏิรูปประเทศด้านสังคม
๑๐. การปฏิรูปประเทศด้านพลังงาน
๑๑. การปฏิรูปประเทศด้านการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ

แผนการปฏิรูปประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่าประกอบด้วย

๑. แผนปฏิรูปประเทศ ๑ ด้านการเมือง ประเด็นปฏิรูปที่ ๓ การกระจายอำนาจการปกครองส่วนท้องถิ่น และการจัดสรรทรัพยากรที่เป็นธรรม / กิจกรรมที่ ๔ การสร้างความเป็นธรรมในการจัดสรรทรัพยากรในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒. แผนปฏิรูปประเทศ ๒ ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน ได้แก่

ประเด็นปฏิรูปที่ ๑ บริการภาครัฐ สะดวก รวดเร็ว และตอบโจทย์ชีวิตประชาชน / กิจกรรมที่ ๑.๑ ปรับปรุงกระบวนการและลดขั้นตอนการให้บริการที่กระทบต่อชีวิตและความเป็นอยู่ ของประชาชน เพื่ออำนวยความสะดวกและ สร้างความพึงพอใจ แก่ผู้รับบริการ, กิจกรรมที่ ๑.๒ ดำเนินการแก้ไขปัญหา/ข้อติดขัดในการบริการประชาชน เช่น แก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง, กิจกรรมที่ ๑.๓ พัฒนาระบบดิจิทัล เพื่อรองรับการให้บริการ ที่กระทบต่อชีวิต และความเป็นอยู่ ของประชาชน โดยเป็นระบบที่รองรับการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อให้บริการแบบเบ็ดเสร็จได้, กิจกรรมที่ ๒.๑ จัดให้มีศูนย์บริการ ร่วมในระดับกระทรวงและจังหวัด ที่รองรับการขอรับบริการต่างๆ ของหน่วยงานในสังกัด ได้แบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว, กิจกรรมที่ ๒.๕ สนับสนุนให้เกิดการใช้งาน เช่น การประชาสัมพันธ์ การสร้างแรงจูงใจ (Incentives) ให้ประชาชนขอรับบริการภาครัฐผ่านช่องทางออนไลน์มากขึ้น การสร้างความมั่นคงปลอดภัยของการให้บริการให้ประชาชนเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่น เป็นต้น

ประเด็นปฏิรูปที่ ๒ ระบบข้อมูลภาครัฐมีมาตรฐาน ทันสมัย และเชื่อมโยงกัน ก้าวสู่รัฐบาลดิจิทัล / กลยุทธ์ที่ ๑ กิจกรรมที่ ๑ พัฒนา หรือนาระบบดิจิทัลเพื่อรองรับงานตามภารกิจเฉพาะ ของหน่วยงาน, กลยุทธ์ที่ ๒ กิจกรรมที่ ๒ จัดทำชุดข้อมูลสำคัญของหน่วยงานให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลที่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด โดยเฉพาะข้อมูลต่างๆ ดังนี้ - ข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริการที่กระทบต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชน หรือภารกิจของหน่วยงาน - ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง กับงานสนับสนุน เช่น งานสารบรรณ งานแผนและงบประมาณ งานพัสดุ ข้อมูลกำลังคนภาครัฐ เป็นต้น

ประเด็นปฏิรูปที่ ๓ โครงสร้างภาครัฐกะทัดรัด ปรับตัวได้เร็ว และระบบงานมีผลสัมฤทธิ์สูง / กิจกรรมที่ ๑.๑ การดำเนินการจัดทำแผนปฏิรูปองค์การของทุกส่วนราชการ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๔ กำลังคนภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสมและมีสมรรถนะสูงพร้อมขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ / แผนงานที่ ๑ วางแผนกำลังคนให้สอดคล้องกับบทบาท ของภาครัฐทิศทาง การปฏิรูปประเทศ และยุทธศาสตร์ชาติ (ดำเนินการควบคู่กับเรื่อง และประเด็นปฏิรูปที่ ๓ : โครงสร้างภาครัฐ กะทัดรัด ปรับตัวได้เร็ว และระบบงานมีผลสัมฤทธิ์สูง), แผนงานที่ ๔ สร้างวัฒนธรรม ค่านิยม และอุดมการณ์สำหรับการเป็นเจ้าหน้าที่ภาครัฐยุคใหม่อย่างต่อเนื่อง โดย • จัดหลักสูตรผู้นำคุณธรรมที่เป็นตัวอย่าง และ • จัดกิจกรรมที่เน้นการเปลี่ยนแปลงในระดับพฤติกรรมที่เป็นรูปธรรม

๓. แผนปฏิรูปประเทศ ๓ ด้านกฎหมาย ได้แก่

ประเด็นปฏิรูปที่ ๖ มีกลไกให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย หรือกฎหมายที่มีความสำคัญและจัดให้มีกลไกช่วยเหลือประชาชนในการจัดทำและเสนอร่างกฎหมาย รวมทั้งการให้ความช่วยเหลือทางกฎหมายแก่ประชาชน / กิจกรรมที่ ๑ ประชาชนได้ใช้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็นในเรื่องเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย, กิจกรรมที่ ๒ ประชาชนได้ใช้เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็นในเรื่องเกี่ยวกับการจัดทำและการเสนอกฎหมายโดยหน่วยงานของรัฐ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๗ มีกลไกให้ประชาชนเข้าถึงกฎหมายหรือกฎ โดยสะดวกและเข้าใจกฎหมายได้ง่าย รวมทั้งการพัฒนาระบบฐานข้อมูลของกฎหมาย คำพิพากษา คำวินิจฉัย หรือการตีความกฎหมาย หรือกฎให้ประชาชนเข้าถึงได้โดยสะดวก / กิจกรรมที่ ๑ รวบรวมกฎหมาย กฎ หนังสือเวียน แนวปฏิบัติ คำสั่ง และ มติคณะรัฐมนตรี รวมถึงคำพิพากษา คำวินิจฉัยและความเห็นของหน่วยงานต่างๆ ที่เป็นการวางระเบียบแบบแผนในการปฏิบัติราชการและการตีความกฎหมายซึ่งมีผลกระทบต่อประชาชนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้ครบถ้วน และจัดหมวดหมู่เพื่อทำเป็นฐานข้อมูล, กิจกรรมที่ ๕ ให้มีการเผยแพร่ให้ความรู้ทางกฎหมายให้แก่ประชาชนโดยใช้สื่อประชาสัมพันธ์ทุกช่องทาง รวมถึงจัดให้มีการอบรมวิธีการเข้าถึงระบบฐานข้อมูลทางกฎหมายของรัฐให้แก่ประชาชน อย่างทั่วถึง

๔. แผนปฏิรูปประเทศ ๕ ด้านเศรษฐกิจ ประเด็นปฏิรูปที่ ๑ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ

๕. แผนปฏิรูปประเทศ ๖ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้แก่

ประเด็นปฏิรูปที่ ๓ การบริหารจัดการชายฝั่งในทะเลและชายฝั่ง / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการชายฝั่งในทะเลและชายฝั่ง และรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๔ การบริหารจัดการองค์ความรู้ทางทะเล / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเขตทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง

ประเด็นปฏิรูปที่ ๕ การบริหารจัดการมลพิษในทะเลและชายฝั่ง / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการมลพิษในทะเลและชายฝั่ง รวมทั้งสรุปผลการดำเนินการและรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๖ การบริหารจัดการการประมงทะเล / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการการประมงทะเล รวมทั้งสรุปผลการดำเนินการและรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๘ การแบ่งเขตการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่งตามแนวคิดการวางแผนเชิงพื้นที่ทางทะเล (Marine Spatial Planning) / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการแบ่งเขตการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง รวมทั้งสรุปผลการดำเนินการและรายงานความก้าวหน้า

ประเด็นปฏิรูปที่ ๑๐ การแก้ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการกัดเซาะชายฝั่ง รวมทั้งสรุปผลการดำเนินการประเด็นปฏิรูปที่ ๑ และรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๑๑ การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศด้านการปกป้อง รักษา และฟื้นฟูทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมทางทะเล / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ ในการปกป้อง รักษา และฟื้นฟูทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งสรุปผลการดำเนินการและรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๑๒ การบริหารจัดการพื้นที่คุ้มครองทางทะเลและสัตว์ทะเล / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่คุ้มครองทางทะเลและสัตว์ทะเล รวมทั้งสรุปผลการดำเนินการ และรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

ประเด็นปฏิรูปที่ ๑๓ การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายทางทะเลให้ทันสมัยและสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ / กิจกรรมที่ ๑ ทบทวนสภาพปัญหา รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายทางทะเลของประเทศไทย อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ และข้อตกลงระหว่างประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยเป็นภาคี รวมทั้งสรุป ผลการดำเนินการและรายงานความก้าวหน้าประเด็นปฏิรูปต่างๆ

๒.๔ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า

การพัฒนาประเทศไทยภายใต้แนวทางการพัฒนาที่กำหนดด้วยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ผ่านมา ส่งผลให้ประเทศไทยมีระดับการพัฒนาที่สูงขึ้นตามลำดับทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม ขณะเดียวกันประเทศไทยยังคงต้องเผชิญกับเงื่อนไขและสภาพแวดล้อมของการพัฒนาที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ในหลายด้าน ดังนั้นในระยะแผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) จึงเป็นช่วงเวลาที่สำคัญที่ประเทศไทยต้องปฏิรูปและปรับเปลี่ยนเป็นระบบครั้งใหญ่เพื่อให้โครงสร้างทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเหมาะสมกับภูมิทัศน์ใหม่ของโลก ยืดหยุ่นปรับตัวได้เร็ว สามารถรับมือกับความเปลี่ยนแปลงและภัยคุกคามแบบใหม่ได้ และสามารถอาศัยโอกาสจากการเปลี่ยนแปลงบริบทโลกมาสร้างประโยชน์สุขให้กับคนในชาติได้ โดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ได้จัดทำบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) และรวมถึงหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ที่เป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาประเทศต่อเนื่องมาตั้งแต่แผนพัฒนา ฉบับที่ ๙ - ๑๑ โดยแผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๒ จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาให้สังคมไทยอยู่ได้อย่างมั่นคง เกิดภูมิคุ้มกัน และประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่ความสมดุลและยั่งยืน โดยแผนพัฒนา ฉบับที่ ๑๒ มีวัตถุประสงค์ดังนี้

๑. เพื่อวางรากฐานให้คนไทยเป็นคนที่สมบูรณ์ มีคุณธรรมจริยธรรม มีระเบียบวินัย ค่านิยมที่ดี มีจิตสาธารณะ และมีความสุข โดยมีสุขภาวะและสุขภาพที่ดี ครอบครัวอบอุ่น ตลอดจนเป็นคนเก่งที่มีทักษะความรู้ความสามารถและพัฒนาตนเองได้ต่อเนื่องตลอดชีวิต

๒. เพื่อให้คนไทยมีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมได้รับความเป็นธรรมในการเข้าถึงทรัพยากรและบริการทางสังคมที่มีคุณภาพ ผู้ด้อยโอกาสได้รับการพัฒนาศักยภาพ รวมทั้งชุมชนมีความเข้มแข็งพึ่งพาตนเองได้

๓. เพื่อให้เศรษฐกิจเข้มแข็ง แข่งขันได้ มีเสถียรภาพ และมีความยั่งยืน สร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานราก และสร้างความมั่นคงทางพลังงาน อาหาร และน้ำ

๔. เพื่อรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

๕. เพื่อให้การบริหารราชการแผ่นดินมีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันสมัย และมีการทำงานเชิงบูรณาการของภาคีการพัฒนา

๖. เพื่อให้มีการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค โดยการพัฒนาภาคและเมืองเพื่อรองรับการพัฒนายกระดับฐานการผลิตและบริการเดิมและขยายฐานการผลิตและบริการใหม่

๗. เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีความเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และนานาชาติได้อย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งให้ประเทศไทยมีบทบาทนำและสร้างสรรค์ในด้านการค้า การบริการ และการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และโลก

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ มียุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ได้แก่

- ๑) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
- ๒) ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
- ๓) ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- ๔) ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ๕) ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง และยั่งยืน
- ๖) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ และธรรมาภิบาลในสังคมไทย
- ๗) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
- ๘) ยุทธศาสตร์การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม
- ๙) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
- ๑๐) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมฯ คือ ๗) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ มีแนวทางการพัฒนาสำคัญประกอบด้วย (๑) ด้านระบบคมนาคม พัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ พัฒนาโครงข่ายถนน พัฒนาระบบขนส่งทางอากาศ พัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ (๒) ด้านโลจิสติกส์ อาทิ พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน (๓) ด้านพลังงาน อาทิ จัดหาพลังงานให้เพียงพอและสร้างความมั่นคงในการผลิตพลังงาน เพิ่มศักยภาพการจัดการ การผลิต และการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด(๔) ด้านสื่อสาร พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมของประเทศให้ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ และ (๕) ด้านน้ำประปา พัฒนาระบบน้ำประปาให้ครอบคลุมและทั่วถึง การบริหารจัดการการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพและการสร้างนวัตกรรม

ในส่วนของกรมเข้าทำจะต้องดำเนินงานให้สอดคล้องกับแนวทางของยุทธศาสตร์ ที่ ๗ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ในด้านระบบคมนาคมและด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะทางน้ำ เช่น การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ การขุดลอกร่องน้ำ การควบคุม กำกับ ดูแล และพัฒนาส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำให้ได้รับความปลอดภัย สะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมทางน้ำ รวมทั้งการผลิตและพัฒนาบุคลากรทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล เป็นต้น ซึ่งจะมีส่วนขับเคลื่อนให้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ บรรลุได้ตามเป้าหมายบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) นำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ได้

๒.๕ นโยบายรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า

ตามคำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี แถลงต่อสภาผู้แทนราษฎร วันพฤหัสบดีที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๖๒

ในภาพรวม

ประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องผ่านวิสัยทัศน์และการขับเคลื่อนการพัฒนาของผู้นำประเทศในอดีต และในวันนี้วิสัยทัศน์ในการขับเคลื่อนประเทศของรัฐบาลชุดนี้ คือ “มุ่งมั่นให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ในศตวรรษที่ ๒๑” โดยรัฐบาลได้กำหนด นโยบายในการบริหารราชการแผ่นดิน ดังนี้

นโยบายหลัก ๑๒ ด้าน

๑. การปกป้องและเชิดชูสถาบันพระมหากษัตริย์
๒. การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยของประเทศ และความสงบสุขของประเทศ
๓. การทำนุบำรุงศาสนา ศิลปะและวัฒนธรรม
๔. การสร้างบทบาทของไทยในเวทีโลก
๕. การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย
๖. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค
๗. การพัฒนาสร้างความเข้มแข็งจากฐานราก
๘. การปฏิรูปกระบวนการเรียนรู้และการพัฒนาศักยภาพของคนไทยทุกช่วงวัย
๙. การพัฒนาระบบสาธารณสุขและหลักประกันทางสังคม
๑๐. การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน
๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ
๑๒. การป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ และกระบวนการยุติธรรม

นโยบายเร่งด่วน ๑๒ เรื่อง

๑. การแก้ไขปัญหาในการดำรงชีวิตของประชาชน
๒. การปรับปรุงระบบสวัสดิการและพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน
๓. มาตรการเศรษฐกิจเพื่อรองรับความผันผวนของเศรษฐกิจโลก
๔. การให้ความช่วยเหลือเกษตรกรและพัฒนานวัตกรรม
๕. การยกระดับศักยภาพของแรงงาน
๖. การวางรากฐานระบบเศรษฐกิจของประเทศสู่อนาคต
๗. การเตรียมคนไทยสู่ศตวรรษที่ ๒๑
๘. การแก้ไขปัญหาทุจริตและประพฤติมิชอบในวงราชการทั้งฝ่ายการเมืองและฝ่ายราชการประจำ
๙. การแก้ไขปัญหาอาชญากรรมและสร้างความสงบสุขในพื้นที่ชายแดนภาคใต้
๑๐. การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน
๑๑. การจัดเตรียมมาตรการรองรับภัยแล้งและอุทกภัย
๑๒. การสนับสนุนให้มีการศึกษา การรับฟังความเห็นของประชาชน และการดำเนินการเพื่อแก้ไขเพิ่มเติม

รัฐธรรมนูญ

นโยบายรัฐบาลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรมเจ้าท่า

ข้อ ๔. การสร้างบทบาทของไทยในเวทีโลก

ข้อ ๔.๔ ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศด้านความมั่นคง เพื่อรับมือกับภัยความมั่นคงในรูปแบบใหม่ อาทิ ... ความมั่นคงปลอดภัยทางทะเล ...

ข้อ ๕. การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย

ข้อ ๕.๔ พัฒนาภาคการท่องเที่ยว

ข้อ ๕.๔.๑ พัฒนาคุณภาพและความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยว ... ท่องเที่ยวเรือสำราญ ...

ข้อ ๕.๔.๔ ดูแลความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ... โดยเฉพาะบริเวณแหล่งท่องเที่ยวทางน้ำหรือทะเล ...

ข้อ ๕.๖ พัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐาน

ข้อ ๕.๖.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ ...

ข้อ ๕.๖.๒ แก้ปัญหาจราจรติดขัดในเขตพื้นที่เมือง โดยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่ ... การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการควบคุม สั่งการจราจรและวางแผนการเดินทาง ...

ข้อ ๖. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค

ข้อ ๖.๑ ส่งเสริมพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษเพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของเอเชีย

ข้อ ๖.๑.๒ ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้และการพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มช่องทางการส่งออกสินค้าทางทะเลของประเทศและของภาคใต้ ... พัฒนาการเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ฝั่งอันดามันกับฝั่งอ่าวไทย ...

ข้อ ๑๐. การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและการรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน

ข้อ ๑๐.๓ ส่งเสริมการบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ แหล่งน้ำชุมชน และทะเล โดยเชื่อมโยงกับแผนบริหารจัดการน้ำ ๒๐ ปีของประเทศ ... ส่งเสริม พื้นฟู อนุรักษ์ ... แหล่งน้ำธรรมชาติ ... การระบายน้ำชายฝั่ง ... ดูแลภัยพิบัติจากน้ำ ...

ข้อ ๑๐.๔ ... จัดการมลพิษและขยะทางทะเล ...

๒.๖ เป้าประสงค์ตามแผนหลักการพัฒนาการระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

๑. เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity)

๒. เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

๓. เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง

๔. เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)

๕. เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)

๖. เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง

๒.๗ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๕

๑. การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง และก่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๒. สร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนค่าขนส่ง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิต

๓. สร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม ด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง

๔. สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน

๒.๘ นโยบายกรมเจ้าท่าปี ๒๕๖๔

กรมเจ้าท่าได้มอบนโยบายการปฏิบัติงานในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ โดยมุ่งเน้นในการส่งเสริมการพัฒนา ระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์ กองเรือไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึงและปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง รวมถึงการช่วยรักษาสภาพทางชลศาสตร์ที่ช่วยบรรเทาปัญหาอุทกภัยและภัยแล้งได้อีกทางหนึ่ง และนโยบายที่สำคัญที่ต้องดำเนินการผลักดัน และขับเคลื่อนให้สามารถสำเร็จได้ตามวัตถุประสงค์ โดยคำนึงถึงประชาชนหรือผู้รับบริการ รวมทั้งผู้มีส่วนได้-ส่วนเสียเป็นหลักทั้งมิติด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผลขององค์กร คือ

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
๑. การสร้างคุณภาพชีวิต เพื่อความพร้อมในการปฏิบัติงานเพื่อประเทศ ชีวิต และประชาชน - ผลักดันให้ตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขา จะต้องเป็นระดับชำนาญการพิเศษ ทั้งหมด เพื่อให้บุคลากรระดับผู้บริหารพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง - วางระบบการโยกย้าย แต่งตั้ง ให้มีความชัดเจนและโปร่งใส เช่น มีรอบในการพิจารณา - มีการกำหนดเส้นทางความก้าวหน้าของตำแหน่งชัดเจน การย้ายตำแหน่งตามนโยบาย จะมีเหตุผลประกอบการย้ายและทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง มีการซื้อขายตำแหน่ง ให้บุคลากรทุกคนทุ่มเทปฏิบัติงานเต็มประสิทธิภาพรวมถึงเตรียมองค์ความรู้ มนุษย์สัมพันธ์ ประชาสัมพันธ์ เพื่อพิสูจน์ศักยภาพของตนเอง - มอบหมายบุคลากรให้เหมาะสมกับงาน (Put the right man on the right job) - ปรับทัศนคติ โดยสร้างระบบแรงจูงใจให้ผู้ที่มิศักยภาพสนใจ เข้ามารับการพัฒนา เพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างแท้จริง เช่น • การเลื่อนขั้นเงินเดือน และค่าตอบแทน พิจารณาให้แล้วเสร็จ ภายในวันที่ ๓๐ กันยายน และ ๓๑ มีนาคม ของแต่ละรอบการประเมิน • เร่งรัดงานวินัยให้แล้วเสร็จโดยเร็ว	<u>นโยบายรัฐบาล</u> ข้อ ๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ ข้อ ๑๒. การป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ และการบูรณาการยุทธธรรม <u>ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
• วางหลักเกณฑ์ในการเปลี่ยนสายงานให้อยู่บนพื้นฐานหลักการ ความเป็นธรรม “สรรหา พัฒนา รักษาไว้ ใช้ประโยชน์” และจัดให้มีการสอบเพื่อประเมินความรู้เบื้องต้น ห้ามมีการทุจริต, ปรับปรุงหลักสูตรการพัฒนาบุคลากรที่ล้ำสมัย เพ้นหาวิทยากรที่มีความรู้เหมาะสม ข้อมูลทันสมัย และมีศักยภาพ • จัดหลักสูตรการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ในกรมฯ ให้มีความรู้ตามช่วงเวลาที่เหมาะสม • มีเกณฑ์ในการคัดเลือกบุคคลเพื่อส่งไปอบรมในหลักสูตรต่าง ๆ อย่างเหมาะสม - ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โดยยกระดับคุณภาพชีวิตของเจ้าหน้าที่ในกรมเจ้าท่าและสร้างภาพที่ดีต่อองค์กรสู่บุคคลภายนอก ดังนี้ - ปรับปรุงห้องอาหารให้มีมาตรฐาน สะอาด ถูกหลักอนามัย - สร้างห้องน้ำใต้อาคาร ๒ เพื่อบริการประชาชนผู้มาติดต่อรับบริการ ผู้ที่สัญจรไปมา และผู้มาใช้ท่าเรือของกรมเจ้าท่า เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่น่าประทับใจให้แก่กรมเจ้าท่า - ปรับปรุงภูมิทัศน์ในบริเวณกรมเจ้าท่า เช่น บริเวณหน้าท่าเรือกรมเจ้าท่า เชื้อน เป็นต้น - กำกับดูแลเรื่องต่างๆ เช่น ความสะอาด ความปลอดภัย, การปฏิบัติตนด้านความซื่อสัตย์ มีวินัยในการปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด และห้ามมิให้มีการเสียการพนัน หรือดื่มของมึนเมา ในขณะที่ปฏิบัติราชการโดยเคร่งครัด	
๒. เน้นการประชาสัมพันธ์งานของกรมเจ้าท่า - ปรับปรุงภาพลักษณ์งานประชาสัมพันธ์ ทั้งสถานที่และบุคลากรให้เหมาะสม เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร - คิดค้นช่องทางการประชาสัมพันธ์ที่ทันสมัย สอดคล้องกับโลกที่เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา	<u>นโยบายรัฐบาล</u> ข้อ ๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ <u>ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
๓. งานตามนโยบาย และงานตามภารกิจที่ต้องดำเนินการต่อเนื่องและยั่งยืน ๓.๑ งานตามนโยบาย ๑) สร้างความรู้และทำความเข้าใจกับบุคลากรภายในสังกัดให้ทราบว่าการไปปฏิบัติงานกับศูนย์อำนวยการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (ศรชล.) ซึ่งเป็นการไปช่วยปฏิบัติราชการคราวละไม่เกิน ๒ ปี เน้นย้ำให้มีการสื่อสารไปสู่ระดับผู้ปฏิบัติให้ชัดเจน โดยมอบหมายให้เตรียมการในเรื่องการเตรียมอัตรากำลังรองรับ ศรชล. ซึ่งสำนักงาน ก.พ. จะจัดสรรอัตรากำลัง ๔๕ อัตราให้กับกรมเจ้าท่า และกรมเจ้าท่าจะจัดบุคลากรไปหมุนเวียนครั้งละ ๒ ปี แล้วกลับมาทำงานที่กรมเจ้าท่า ๓.๒ งานตามภารกิจที่ต้องดำเนินการต่อเนื่องและยั่งยืน ๑) การกำกับดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ - มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องวางแผนอัตรากำลังรองรับระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน (VTS ระยะที่ ๓) และให้มีการวางแผนการบำรุงดูแลรักษาระบบ โดยการบริหารจัดการอัตรากำลังที่มีอยู่ การสรรหา พัฒนา รักษาไว้ซึ่งระบบ VTS เนื่องจากจะเป็นข้อมูลสนับสนุนในเรื่องความปลอดภัยทั้งหมด และเร่งรัดติดตามการขอรับจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างและจัดหาระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน (VTS ระยะที่ ๓) ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ถึงจังหวัดนราธิวาส และฝั่งอันดามันทั้งหมด เพื่อตรวจตราเรือที่เดินทางอยู่ในบริเวณที่รับผิดชอบอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะช่วยภารกิจควบคุม กำกับ ดูแลความปลอดภัยในการตรวจตราการเดินเรือ รวมทั้งเป็นการเตรียมความพร้อมรับมือในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมกรณีเกิดการรั่วไหลของน้ำมันในทะเล ครอบคลุมบริเวณชายฝั่งทะเลทั้งอ่าวไทยและอันดามัน - การดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือ - การสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ กำหนดมาตรฐานในการดำเนินการตามข้อบังคับว่าด้วยการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือ ปี ๒๕๓๒ ที่มีอยู่ทั้งระบบ โดยให้นำปัญหาที่เกิดขึ้นมาเป็นแนวทางดำเนินการวางระบบให้มีการสอบทฤษฎี สอบปฏิบัติ ที่เป็นมาตรฐาน	<u>นโยบายรัฐบาล</u> ข้อ ๔. การสร้างบทบาทของไทยในเวทีโลก ข้อ ๕. การพัฒนาเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของไทย ข้อ ๖. การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ข้อ ๑๐. การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและและการรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน ข้อ ๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ <u>ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาระบบขนส่งพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยง ท้าถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การยกระดับความปลอดภัยของระบบขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำตามธรรมชาติเพื่อสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับระบบการขนส่งทางน้ำมีความปลอดภัย มั่นคง มีความทันสมัยเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
คนประจำเรือจะต้องมีประสิทธิภาพและพร้อมทำงานในเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานกำหนด และได้รับค่าแรงที่เป็นธรรมตามมาตรฐานการปฏิบัติงาน สอดคล้องกับความรู้ความสามารถ - บังคับใช้กฎหมายในเรื่องการให้ทำการในเรือประมงตามมาตรา ๒๘๕ แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ ให้เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน และให้ปรับเปลี่ยนวิธีการนับระยะเวลาการปฏิบัติงานในทะเล (Sea Service) ให้ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์และยกเลิกการชำระค่าปรับแทนการทำสัญญาลูกเรือ รวมทั้งผลักดันให้คนประจำเรือเข้าสู่ระบบ เพื่อให้สามารถตรวจสอบสถานะคนประจำเรือ การทำงานบนเรือ และวันหมดอายุบนประกาศนียบัตรได้ ๑) ตรวจสอบการใช้กฎระเบียบตามข้อกำหนดในอนุสัญญาว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการปฏิบัติหน้าที่ยามในเรือของคนประจำเรือ ค.ศ. ๑๙๗๘ และแก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. ๑๙๙๕ (STCW ๙๕) ที่ถูกต้องและเป็นธรรมทั้งกับคนไทยและชาวต่างชาติที่มาทำงานบนเรือไทยให้มีความเท่าเทียมกัน ๒) วางระบบการสอบความรู้สำหรับคนประจำเรือใหม่ ๓) ให้มีการตรวจสอบโรงเรียนที่ได้รับอนุญาตให้เปิดสอนอย่างเข้มงวด ๔) กำหนดให้มีระบบการแจ้งให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาทราบว่าในเขตพื้นที่ของสาขามีการรับรองให้เปิดสถานศึกษาด้านการเดินเรือตั้งอยู่ที่ใด ๕) การมอบอำนาจ ให้สาขาที่อยู่ในพื้นที่สามารถตรวจสอบการดำเนินการของโรงเรียนที่ได้รับมอบอำนาจ ๖) จัดทำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับฐานข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็น ๖.๑) จัดทำฐานระบบข้อมูลเรือไทย ตำแหน่งที่ตั้งจำนวนลูกเรือในแต่ละลำ เพื่อเป็นฐานข้อมูลสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่จะต้องไปฝึกภาคฯ จะสามารถตรวจสอบได้ว่าสามารถลงเรือลำใดได้ ๖.๒) จัดทำฐานข้อมูลด้านคนประจำเรือที่ถูกต้องแม่นยำ และสามารถประกอบการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ได้ทันที	ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
๖.๓) ซึ่งมีข้อมูลอื่น ๆ เช่น ประวัติของเรือ การจดทะเบียนเรือ จุดจอดของเรือ ท่าเรือที่ได้รับอนุญาต จำนวนลูกเรือในแต่ละลำ เป็นต้น โดยกำหนดให้อยู่ในรูปแบบเดียวกัน เพื่อให้การตรวจสอบข้อมูลเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ถูกต้อง สอบทานได้ - การดำเนินเกี่ยวกับสิ่งล่องลำนํ้า ให้เร่งรัดการดำเนินการในต่างจังหวัดกรณีสิ่งล่องลำนํ้าก่อนปี พ.ศ. ๒๕๑๕ และหลังปี พ.ศ. ๒๕๑๕ โดยจัดเก็บข้อมูลเพื่อเชื่อมกับระบบแผนที่ของกองสำรวจและแผนที่ ผลักดันให้ผู้ไม่มียื่นต้องเข้าสู่ระบบโดยใช้กลไกของกฎหมายที่บัญญัติไว้ รวมทั้งให้กำหนดรายละเอียดท้ายใบอนุญาตสร้างสิ่งล่องลำนํ้าให้ชัดเจน เช่น ระยะที่ออกจากแนวเขตกรรมสิทธิ์ที่เป็นที่สาธารณะ ตามกฎกระทรวง ฉบับ ๖๔ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ มาตรา ๑๑๗ เรื่อง อัตราค่าปรับกำหนดชำระภายใน ๑๕ วันนับจากวันออกใบอนุญาต และให้ชำระจนกว่าจะรื้อถอน เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาผู้ที่ไม่รื้อถอน หรือกรณีการอนุญาตให้สร้างท่าเรือให้ระบุท้ายอนุญาตว่ากรณีเรือเจ้าท่า หากมีการฉกฉวยเงินหรือมีความจำเป็นต้องจอด ต้องให้จอด ทั้งนี้ในส่วนของการอนุญาตได้รับอนุญาตเป็นคนยากไร้ หรือมีฐานะยากจนมีรายได้น้อย ให้ออกเป็นประกาศกระทรวงคมนาคม ซึ่งให้จังหวัดเป็นผู้รับรองฐานะต่อไปด้วย - การพิจารณานำรายได้มาใช้ในการกำกับดูแลความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมทางน้ำ โดยการประกาศเขตการเดินเรือที่สำคัญเพิ่มขึ้น ๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ - การขนส่งชายฝั่ง ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการเดินเรือ กระบี่ พังงา ภูเก็ต มุ่งเน้นยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเรือโดยสารขนาดใหญ่ซึ่งส่งผลให้เศรษฐกิจเติบโต โดยกรมเจ้าท่าเนื่องจากมูลค่าในการท่องเที่ยวมหาศาล มีธุรกิจเกี่ยวเนื่องจำนวนมาก รวมถึงการขนส่งสินค้าสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นได้อย่างไร้รอยต่อ - การพัฒนาท่าเรือ Cruise เน้นยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว - การพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาร่องน้ำตื้นเขิน/กัดเซาะ	

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
๓) การส่งเสริม/สนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวี ๔) ด้านงานต่างประเทศ – การเตรียมความพร้อมรองรับการตรวจสอบจาก IMO ในปี ๒๕๖๔ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าประเทศสมาชิกของ IMO มีการปฏิบัติตามตราสารและข้อกำหนดของตราสารของ IMO ระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่องและบรรลุผลสำเร็จทั่วโลกอันเป็นมาตรการหนึ่งในการเสริมสร้างความปลอดภัยทางทะเลและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล – การเตรียมการรองรับการตรวจสอบจาก EU ในด้านการดำเนินการเรื่อง IUU โดยเตรียมแผนการดำเนินการเพื่อรองรับการตรวจสอบจาก EU ที่แผนจะมาตรวจสอบประเทศไทย โดยให้กำหนดแผนการดำเนินการและกำหนดผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน ซึ่งทุกหน่วยต้องให้ความร่วมมือในการดำเนินการ เนื่องจากเป็นภารกิจสำคัญของกรมฯ	
๔. การบริหารงบประมาณ ๔.๑ ปรับเปลี่ยนแนวทางการพิจารณาเสนอของบประมาณ และให้ทราบทั่วทั้งกรมฯ ๔.๒ เร่งรัดเบิกจ่ายงบประมาณทั้งในส่วนเงินก้อนเหลือปี และงบประมาณประจำปี ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด โดยพิจารณาปรับปรุงกระบวนการเบิกจ่ายงบประมาณให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๖ วัน หลังจากท่อบริติอนุมัติ	<u>นโยบายรัฐบาล</u> ข้อ ๑๐. การฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติ และการรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน ข้อ ๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ <u>ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

นโยบายกรมเจ้าท่า	ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล/ ยุทธศาสตร์กระทรวง/ยุทธศาสตร์กรมฯ
๕. การบริหารท่าเรือที่ยังไม่มีผู้บริหาร - การบริหารจัดการท่าเรือที่ยังไม่มีผู้บริหารให้เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมธนารักษ์ อบต. อบจ. โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน	<u>นโยบายรัฐบาล</u> ข้อ ๕. การพัฒนาเศรษฐกิจและ ความสามารถในการแข่งขันของไทย ข้อ ๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการภาครัฐ <u>ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของ ประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัย สนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ ความสำเร็จ <u>ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาศักยภาพในการ ขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่ม ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริม สนับสนุน ความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์
๖. นำระบบเทคโนโลยีมาช่วยในการปฏิบัติงาน - กำหนดให้มีระบบฐานข้อมูลข้อมูลเรือทั้งหมด อาทิ จำนวน การจดทะเบียนของเรือที่ต่อใหม่ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องร่วมกันดำเนินการ - ระบบแผนที่ร่องน้ำ มอบหมายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำ ระบบฐานข้อมูลแม่น้ำ ลำคลองในแต่ละพื้นที่รับผิดชอบ ๓๒๐,๐๐๐ ตารางกิโลเมตร ให้แล้วเสร็จภายใน ๓ เดือน โดย รวบรวมและประมวลผลข้อมูลจากสาขา และมอบหมายสำนักงาน เจ้าท่าภูมิภาคสาขาแต่ละสาขาเพิ่มพูนองค์ความรู้เกี่ยวกับข้อมูล รายละเอียดต่างๆ ในเขตพื้นที่รับผิดชอบ เช่น อุเรือ คนประจำเรือ จำนวนแม่น้ำ ลำคลอง เป็นต้น	<u>นโยบายรัฐบาล</u> ข้อ ๑๑. การปฏิรูปการบริหารจัดการ ภาครัฐ <u>ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของ ประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาปัจจัย สนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ ความสำเร็จ <u>ยุทธศาสตร์กรมเจ้าท่า :</u> ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาศักยภาพในการ ขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่ม ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริม สนับสนุน ความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

๓. ความสอดคล้องของประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์กระทรวงคมนาคมกับกรมเจ้าท่า

๓.๑ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕

รายการ	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕
<u>วิสัยทัศน์</u>	พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน
<u>พันธกิจ</u>	๑) บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ ๒) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการจราจรให้เพียงพอกับความต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคต ๓) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง ๔) ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง ๕) ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่านิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่งและพัฒนาขีดความสามารถในการประกอบการ ๖) บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ
<u>ค่านิยม</u>	“i-GETT” (๑) Inclusive บริการทั่วถึง (๒) Green ใส่ใจสิ่งแวดล้อม (๓) Efficient มีประสิทธิภาพ (๔) Technology รู้จักใช้เทคโนโลยี (๕) Transparent มีความโปร่งใส
<u>ประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์</u>	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” - การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม <u>กลยุทธ์</u> ๑.๑) ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน ๑.๒) พัฒนาบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้ ๑.๓) เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง ๑.๔) พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และบริการเชิงสังคม ๑.๕) ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งที่ลดการใช้พลังงาน พึ่งพิงพลังงานที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ “ปลอดภัยและมั่นคง” - การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง <u>กลยุทธ์</u> ๒.๑) ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่ง ๒.๒) ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง ๒.๓) ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

รายการ	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕
	๒.๔) ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง <u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ “ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ”</u> - การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ <u>กลยุทธ์</u> ๓.๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ๓.๒) พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ๓.๓) ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจ <u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”</u> - การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>กลยุทธ์</u> ๔.๑) ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป ๔.๒) ปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ๔.๓) พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ ๔.๔) พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง ๔.๕) พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง ๔.๖) ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส
<u>ยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์</u>	<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๑</u> การพัฒนาระบบขนส่งพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม <u>เป้าประสงค์</u> ๑.๑) มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน ๑.๒) มีการพัฒนาบริการขนส่งขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้ ๑.๓) มีการพัฒนาระบบขนส่ง ที่สามารถลดการใช้พลังงานที่ไม่สะอาด เพิ่มสัดส่วนการพึ่งพิงพลังงานทางเลือกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม <u>ยุทธศาสตร์ที่ ๒</u> การยกระดับความปลอดภัยของระบบขนส่ง <u>เป้าประสงค์</u> ๒.๑) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง ๒.๒) ผู้ใช้ระบบขนส่งมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย ๒.๓) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคงของการขนส่ง <u>ยุทธศาสตร์ที่ ๓</u> การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ <u>เป้าประสงค์</u> ๓.๑) มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ ๓.๒) มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล

รายการ	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕
	๓.๓) ผู้ประกอบการในระบบขนส่งมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ๓.๔) องค์กรของหน่วยงานภาครัฐมีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ <u>ยุทธศาสตร์ที่ ๔</u> การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ <u>เป้าประสงค์</u> ๔.๑) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ และมีระบบกฎหมายที่สนับสนุนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงมีการพัฒนาองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ๔.๒) มีการใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการบริหารและการบริการในระบบขนส่ง ๔.๓) บุคลากรมีองค์ความรู้และสามารถสร้างนวัตกรรมแก่หน่วยงาน ๔.๔) หน่วยงานมีความโปร่งใส และสร้างความเชื่อมั่นให้กับสาธารณะ

๓.๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า

ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์	เป้าหมายการให้บริการ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า
<u>ยุทธศาสตร์</u> ๑. การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ <u>เป้าประสงค์</u> ๑. มีโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเพียงพอ ทัวถึงมีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐาน <u>กลยุทธ์</u> ๑. พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเพียงพอและทัวถึง มีประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐาน	<u>แผนงาน</u> : บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ (บูรณาการ) <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและบริการมีความสะดวกและปลอดภัย <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - ความพึงพอใจผู้ใช้ร่อนน้ำไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ <u>กิจกรรม</u> ▪ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> ▪ จำนวนการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ (แห่ง) ▪ ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด ▪ ระยะเวลาในการดำเนินงานเป็นไปตามแผน ▪ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอยู่ในวงเงินที่ได้รับ <u>แผนงาน</u> : เสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ (บูรณาการ) <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ เพื่อให้ประชาชนเกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่น สอดคล้องการพัฒนาอย่างบูรณาการ <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำ/ท่าเรือ/ร่อนน้ำไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐ <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - โครงการ : ป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง <u>กิจกรรม</u> ▪ แก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทั้งระบบ <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> ▪ จำนวนการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ (แห่ง)

ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์	เป้าหมายการให้บริการ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า
	■ ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด ■ ระยะเวลาในการดำเนินงานเป็นไปตามแผน ■ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอยู่ในวงเงินที่ได้รับ <u>แผนงาน : การสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (พื้นฐาน)</u> <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ มีความสะดวกและปลอดภัย <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำ/ท่าเรือ/ร่องน้ำไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘๐ <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ <u>กิจกรรม</u> ■ ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังเพื่อแก้ไขปัญหาอุทกภัย ■ ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ■ ก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ■ ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น ■ ก่อสร้างเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล ■ ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> ■ การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ (แห่ง) ■ ก่อสร้าง/ขุดลอก/เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด (ร้อยละ) ■ ระยะเวลาในการดำเนินงานเป็นไปตามแผน ■ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอยู่ในวงเงินที่ได้รับ

ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์	เป้าหมายการให้บริการ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า
<u>ยุทธศาสตร์</u> ๒. การยกระดับระบบการขนส่งทางน้ำให้มีความปลอดภัย มั่นคง ทันสมัย <u>เป้าประสงค์</u> ๒.๑ มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัย (Safety) ของการขนส่งทางน้ำ ๒.๒ ผู้ใช้ระบบขนส่งทางน้ำมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety) ๒.๓ มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคง (Security) ของการขนส่งทางน้ำ ๒.๔ มีระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการกำกับดูแล การบริหารจัดการการขนส่งทางน้ำ <u>กลยุทธ์</u> ๒.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety) และด้านความมั่นคง (Security) ของการขนส่งทางน้ำ ๒.๒ สร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety) ของผู้ใช้ระบบขนส่งทางน้ำ ๒.๓ ปรับปรุงด้านความปลอดภัย (Safety) และด้านความมั่นคง (Security) ของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ๒.๔ พัฒนาระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการกำกับดูแล การบริหารจัดการการขนส่งทางน้ำ	<u>แผนงาน : การสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (พื้นฐาน)</u> <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - กำกับ ดูแล และให้บริการเพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัย <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางน้ำ (รายต่อประชากรหนึ่งแสนคนต่อปี) (ปี ๒๕๖๐ เท่ากับ ๐.๐๑๘, ปี ๒๕๖๑ เท่ากับ ๐.๐๑๖, ปี ๒๕๖๒ เท่ากับ ๐.๐๑๔, ปี ๒๕๖๓ เท่ากับ ๐.๐๑๓, ปี ๒๕๖๔ เท่ากับ ๐.๐๑๒ และปี ๒๕๖๕ เท่ากับ ๐.๐๑๑) <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - การกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี <u>กิจกรรม</u> ■ การออกใบสำคัญ ■ การนำร่องเรือ ■ การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> ■ การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ครั้ง/ฉบับ) ■ ความถูกต้องครบถ้วนของการดำเนินงาน (ร้อยละ) <u>แผนงาน : จัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ (บูรณาการ)</u> <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - กำกับดูแลการขนส่งทางน้ำเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและค้ามนุษย์ <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - จำนวนแรงงานประมงได้รับการปกป้องคุ้มครองไม่ตกเป็นเหยื่อการค้ามนุษย์ ๕,๕๕๐ คน <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - ตรวจตราเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ <u>กิจกรรม</u> ■ ตรวจตราเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์

ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์	เป้าหมายการให้บริการ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า
	<u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> ■ การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ครั้ง/ฉบับ) ■ ความถูกต้องครบถ้วนของการดำเนินงาน (ร้อยละ)
<u>ยุทธศาสตร์</u> ๓. การพัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ <u>เป้าประสงค์</u> ๓.๑ มีโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงระบบการขนส่งรูปแบบอื่นและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์เพื่อช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ๓.๒ ผู้ประกอบการด้านพาณิชยนาวีให้มีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ๓.๓ ผลิตบุคลากรด้านพาณิชยนาวีให้มีคุณภาพเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและสอดคล้องกับกิจการพาณิชยนาวี <u>กลยุทธ์</u> ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงระบบการขนส่งรูปแบบอื่นและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์เพื่อช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ๓.๒ ส่งเสริมผู้ประกอบการด้านพาณิชยนาวีให้มีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ๓.๓ พัฒนาและกำกับดูแลการผลิตบุคลากรด้านพาณิชยนาวีให้มีคุณภาพ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและสอดคล้องกับกิจการพาณิชยนาวี	<u>แผนงาน : การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (บูรณาการ)</u> <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ เพื่อให้ประชาชนเกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่น สอดคล้องการพัฒนาอย่างบูรณาการ - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำและบริการให้มีความคล่องตัวในการเดินทาง และขนส่งสินค้า <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๕ (ปี ๒๕๖๐ ร้อยละ ๑๒, ปี ๒๕๖๑ ร้อยละ ๑๒, ปี ๒๕๖๒ ร้อยละ ๑๓, ปี ๒๕๖๓ ร้อยละ ๑๔, ปี ๒๕๖๔ ร้อยละ ๑๕ และปี ๒๕๖๕ ร้อยละ ๑๕) <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - โครงการ : พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ - โครงการ : พัฒนาท่าเรือ <u>กิจกรรม</u> ■ พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ■ ก่อสร้างท่าเรือ <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> ■ จำนวนการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ (แห่ง) ■ การพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ (แห่ง/ฉบับ) ■ ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและ/หรือรูปแบบและรายการที่กำหนด ■ ระยะเวลาในการดำเนินงานเป็นไปตามแผน ■ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอยู่ในวงเงินที่ได้รับ

ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์	เป้าหมายการให้บริการ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า
	<u>แผนงาน : การสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (พื้นฐาน)</u> <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - ผลิตและพัฒนาบุคลากร เพื่อรองรับกิจการพาณิชยนาวี <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - ร้อยละความพึงพอใจของนายจ้างที่รับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จการศึกษาแล้ว และผู้ผ่านการฝึกอบรมเข้าปฏิบัติงาน ร้อยละ ๘๐ <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี <u>กิจกรรม</u> ■ ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> ■ จำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จการศึกษา (คน) ■ บุคลากรด้านพาณิชยนาวีมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล ■ ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนดแผนของแต่ละหลักสูตร ■
<u>ยุทธศาสตร์</u> ๔. การพัฒนา ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ <u>เป้าประสงค์</u> ๔.๑ มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ โดยการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่เกี่ยวข้องและสถานการณ์ในปัจจุบัน ๔.๒ มีการพัฒนางานและการให้บริการขององค์กรด้วยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้อย่างมีประสิทธิภาพ ๔.๓ มีบุคลากรที่มีองค์ความรู้ด้านการขนส่งทางน้ำอย่างมืออาชีพ ๔.๔ มีการบริหารองค์กรและบริหารงานให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล	<u>แผนงาน : บุคลากรภาครัฐ</u> <u>เป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการภาครัฐ <u>ตัวชี้วัดระดับเป้าหมายการให้บริการหน่วยงาน</u> - <u>ตัวชี้วัดระดับผลผลิต/กิจกรรม</u> - <u>ผลผลิต/โครงการ</u> - <u>กิจกรรม</u> -

ยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์	เป้าหมายการให้บริการ ผลผลิต กิจกรรม ตัวชี้วัด กรมเจ้าท่า
<u>กลยุทธ์</u> ๔.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบการบริหาร นโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ โดยการ ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายให้สอดคล้องกับ มาตรฐานที่เกี่ยวข้องและสถานการณ์ในปัจจุบัน ๔.๒ ปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์กรอย่าง ต่อเนื่อง ๔.๓ นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการ พัฒนาการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ๔.๔ พัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านการขนส่งทางน้ำ ๔.๕ นำหลักธรรมาภิบาลมาใช้ในการบริหาร องค์กร	

๓.๓ ความสอดคล้องของประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์กระทรวงคมนาคมกับกรมเจ้าท่า

ยุทธศาสตร์/เป้าประสงค์ กระทรวงคมนาคม	ความเชื่อมโยงกับประเด็นยุทธศาสตร์/ เป้าประสงค์ กรมเจ้าท่า
<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑</u> “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” - การพัฒนาระบบขนส่ง ขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทวีถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม <u>เป้าประสงค์</u> ๑.๑) มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีคุณภาพ และเป็นไป ตามมาตรฐาน ๑.๒) มีการพัฒนาบริการขนส่งขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุม และเข้าถึงได้ ๑.๓) มีการพัฒนาระบบขนส่ง ที่สามารถลดการใช้พลังงานที่ ไม่สะอาด เพิ่มสัดส่วนการพึ่งพิงพลังงานทางเลือกและเป็น มิตรกับสิ่งแวดล้อม	<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๑</u> การพัฒนาและบำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ <u>เป้าประสงค์</u> ๑. มีโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเพียงพอ ทวีถึง มีประสิทธิภาพ เป็นไปตามมาตรฐาน

ยุทธศาสตร์/เป้าประสงค์ กระทรวงคมนาคม	ความเชื่อมโยงกับประเด็นยุทธศาสตร์/ เป้าประสงค์ กรมเจ้าท่า
<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒</u> “ปลอดภัยและมั่นคง”- การยกระดับความปลอดภัย และ ความมั่นคงของระบบขนส่ง <u>เป้าประสงค์</u> ๒.๑) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัยของการขนส่ง ๒.๒) ผู้ใช้ระบบขนส่งมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย ๒.๓) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคงของการขนส่ง	<u>ยุทธศาสตร์ที่ ๒</u> การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการขนส่ง ทางน้ำและการพาณิชย์นาวี <u>เป้าประสงค์</u> ๒.๑) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความปลอดภัย (Safety) และสิ่งแวดล้อม ของการขนส่งทางน้ำ ๒.๒) ผู้ใช้ระบบขนส่งทางน้ำมีวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย (Safety) ๒.๓) มีมาตรฐานและระบบกำกับดูแลเรื่องความมั่นคง (Security) ของการขนส่งทางน้ำ ๒.๔) มีระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการกำกับดูแลการบริหารจัดการการขนส่งทางน้ำ
<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓</u> “ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ”- การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ <u>เป้าประสงค์</u> ๓.๑) มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ ๓.๒) มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล ๓.๓) ผู้ประกอบการในระบบขนส่งมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพ ในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ๓.๔) องค์กรของหน่วยงานภาครัฐมีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ	<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓</u> การพัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ <u>เป้าประสงค์</u> ๓.๑) มีโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงระบบการขนส่งรูปแบบอื่นและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์เพื่อช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ๓.๒) ผู้ประกอบการด้านพาณิชย์นาวีให้มีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ๓.๓) ผลิตภัณฑ์ด้านการพาณิชย์นาวีให้มีคุณภาพเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานและสอดคล้องกับกิจการพาณิชย์นาวี

ยุทธศาสตร์/เป้าประสงค์ กระทรวงคมนาคม	ความเชื่อมโยงกับประเด็นยุทธศาสตร์/ เป้าประสงค์ กรมเจ้าท่า
<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔</u> “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”- การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ <u>เป้าประสงค์</u> ๔.๑) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ และมีระบบกฎหมายที่สนับสนุนการพัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงมีการพัฒนาองค์ความรู้อย่างต่อเนื่อง ๔.๒) มีการใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการบริหารและการ บริการในระบบขนส่ง ๔.๓) บุคลากรมีองค์ความรู้และสามารถสร้างนวัตกรรมแก่ หน่วยงาน ๔.๔) หน่วยงานมีความโปร่งใส และสร้างความเชื่อมั่นให้กับ สาธารณะ	<u>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔</u> การพัฒนา ส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์ <u>เป้าประสงค์</u> ๔.๑) มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์สู่ การปฏิบัติ โดยการปรับปรุงและพัฒนากฎหมายให้ สอดคล้องกับมาตรฐานที่เกี่ยวข้องและสถานการณ์ ในปัจจุบัน ๔.๒) มีการพัฒนางานและการให้บริการขององค์กร ด้วยการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้อย่างมี ประสิทธิภาพ ๔.๓) มีบุคลากรที่มีองค์ความรู้ด้านการขนส่งทางน้ำ อย่างมืออาชีพ ๔.๔) มีการบริหารองค์กรและบริหารงานให้เป็นไป ตามหลักธรรมาภิบาล

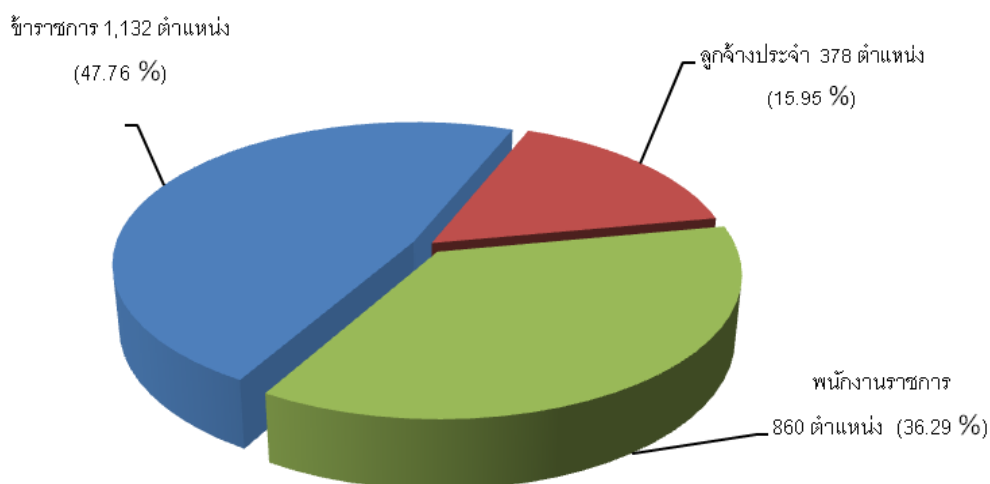
**๔. สรุปความสอดคล้องของการจัดสรรงบประมาณจำแนกตามยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ เป้าหมายการให้บริการกระทรวงคมนาคมและกรมเจ้าท่า
ผลผลิต/โครงการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ วงเงินรวม ๔,๘๑๘.๖๗๒๙ ล้านบาท ประกอบด้วย**

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี	ยุทธศาสตร์ที่ ๖ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ	ยุทธศาสตร์ชาติที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน					ยุทธศาสตร์ชาติที่ ๕ ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม																																																																																																																																																																																																																																																																					
แผนแม่บท	การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ	โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล		การท่องเที่ยว	โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล	พื้นที่และเมืองน่าอยู่อย่างมีระเบียบ	การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ																																																																																																																																																																																																																																																																					
แผนการปฏิรูปประเทศ	การปฏิรูปประเทศด้านการบริหารราชการแผ่นดิน	การปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ และการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (เฉพาะกิจกรรมป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล)		การปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ	การปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ	การปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ	การปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม																																																																																																																																																																																																																																																																					
ยุทธศาสตร์แผนพัฒนาฉบับที่ ๑๒	ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์																																																																																																																																																																																																																																																																											
ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ	รายการคำดำเนินการภาครัฐ	แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ			แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว	แผนงานบูรณาการพัฒนาคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	แผนงานบูรณาการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	

๕. การแบ่งส่วนราชการและการกิจของกรมเจ้าท่าปีงบประมาณ ๒๕๖๔

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานระดับกรม สังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่หลักในการควบคุมและบริหารงานด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำ ได้แก่ การเดินเรือ การจดทะเบียนเรือ การนำร่อง การใช้ยานพาหนะทางน้ำทุกประเภท เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งการควบคุมดูแลรักษาสภาพแวดล้อมทางน้ำให้อยู่ในสภาพดีปราศจากมลภาวะ นอกจากนี้กรมเจ้าท่ายังทำหน้าที่สำคัญในการพัฒนางานด้านการขนส่งทางน้ำอื่นๆ ที่สำคัญของประเทศ กล่าวคือ การพัฒนาท่าเรือหรือสถานีขนส่งทางน้ำ การพัฒนา ร่องน้ำทางเดินเรือด้วยการขุดลอกและก่อสร้างเขื่อนกันทรายกันคลื่น เขื่อนป้องกันตลิ่งพัง การวางเครื่องหมายบังคับร่องน้ำทางเดินเรือ การจัดทำแผนที่ร่องน้ำต่างๆ การควบคุมและป้องกันการรุกราล้ำลำนํ้า และการผลิตบุคลากรประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากลและเพียงพอต่อความต้องการของประเทศ

กรมเจ้าท่า ได้ก่อตั้งขึ้นปี ๒๔๐๒ มาจนถึงปัจจุบันปี ๒๕๖๓ เป็นระยะเวลานานถึง ๑๖๑ ปี มีภาระหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติเพื่อควบคุมดูแลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมายจำนวนมาก มีอธิบดีเป็นผู้บริหารสูงสุด รองอธิบดี ๓ ตำแหน่ง, ผู้เชี่ยวชาญ ๕ ตำแหน่ง, ผู้อำนวยการสำนัก ๘ ตำแหน่ง, ผู้อำนวยการกอง ๖ ตำแหน่ง, ผู้อำนวยการศูนย์ฯ ๑ ตำแหน่ง, ผู้อำนวยการสำนักงาน ๗ ตำแหน่ง และผู้อำนวยการสำนักงานสาขา ๔๑ ตำแหน่ง เป็นข้าราชการ ๑,๑๓๒ ตำแหน่ง (ร้อยละ ๕๑.๔๘) ลูกจ้างประจำ ๓๗๘ ตำแหน่ง (ร้อยละ ๑๗.๒๗) และพนักงานราชการ ๘๖๐ ตำแหน่ง (ร้อยละ ๓๑.๒๕) รวมทั้งสิ้น ๒,๓๗๐ ตำแหน่ง (ณ สิ้นปีงบประมาณ ๒๕๖๓)



ปัจจุบันกรมเจ้าท่าแบ่งส่วนราชการภายในตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ ๒๗ มกราคม ๒๕๕๘ (คำสั่งเจ้าท่าที่ ๖๕๔/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๒๘ สิงหาคม ๒๕๕๘) ดังนี้

๑) สำนักงานเลขานุการกรม

ดำเนินการเกี่ยวกับงานบริหารทั่วไป, งานสารบรรณของกรมฯ, งานช่วยอำนวยความสะดวก, จัดระบบงานและบริหารงานบุคคล ดำเนินการพัฒนาบุคลากรของกรม การจัดสวัสดิการและเจ้าหน้าที่สัมพันธ์ จัดประชุมฝึกอบรม สัมมนา ศึกษาดูงาน รวมทั้งประชาสัมพันธ์และเผยแพร่กิจกรรมการขนส่งทางน้ำ ข่าวสาร ผลการปฏิบัติงานและความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับงานของกรมเจ้าท่า

๒) กองกำกับการพาณิชย์นาวี

ดำเนินการเกี่ยวกับการอนุญาต การจดทะเบียนและการติดตามผู้ประกอบการตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง กำกับดูแล และติดตามการประกอบกิจการด้านการขนส่งทางทะเล การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กิจการท่าเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวข้อง กำกับดูแลมาตรฐานของบุคลากรและสถานศึกษาด้านพาณิชย์นาวี ตลอดจนประกาศนียบัตรวิชาชีพของบุคลากรด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ปฏิบัติหน้าที่ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการเฉพาะเรื่องหรือคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีแต่งตั้ง

๓) กองคลัง

ดำเนินการเกี่ยวกับการเงิน การบัญชี การงบประมาณ การพัสดุ อาคารสถานที่และยานพาหนะ

๔) กองมาตรฐานคนประจำเรือ

ดำเนินการเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานหลักสูตรคนประจำเรือ การสอบความรู้ หรือการรับรองผู้ทำการในเรือ การจ้างและเลิกจ้างคนประจำเรือ และการจดทะเบียน การควบคุมคนประจำเรือและการออกหนังสือคนประจำเรือ การจัดทำหลักสูตร การรับรอง ติดตาม ประเมินมาตรฐานหลักสูตรการฝึกอบรม และการเรียนการสอนด้านคนประจำเรือให้เป็นไปตามระบบมาตรฐานสากล และการปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๕) กองวิศวกรรม

ดำเนินการสำรวจและออกแบบสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ร่องน้ำทางเดินเรือ และสิ่งก่อสร้างเกี่ยวกับงานวิศวกรรมการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ร่องน้ำทางเดินเรือ และสิ่งก่อสร้างต่างๆ ของกรม ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๖) กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อเสนอนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานและมาตรการพัฒนา และส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี เสนอแนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการลงทุนและการประกอบกิจการพาณิชย์นาวี รวมทั้งเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการยกระดับมาตรฐาน ปฏิบัติหน้าที่ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และปฏิบัติการอื่นใด ตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีมอบหมาย ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๗) กองสำรวจและแผนที่

ดำเนินการเกี่ยวกับการสำรวจและสร้างแผนที่เส้นทางเดินเรือ สำรวจและประเมินผลข้อมูลระดับน้ำ กระแสน้ำ คลื่นลม ตะกอน ความเค็ม และอุณหภูมิของน้ำ สำรวจสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ และสำรวจปักหลักเขตควบคุมทางน้ำและสร้างแผนที่ จัดเก็บและการใช้ประโยชน์ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพร่องน้ำและสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ เผยแพร่ข้อมูลแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ สภาพร่องน้ำและสิ่งล่วงล้ำลำน้ำด้วยระบบภูมิสารสนเทศ

๘) ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี

ผลิต ฝึกอบรม และพัฒนาบุคลากรเพื่อการพาณิชย์นาวีและบุคลากรประจำเรือให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล และมีปริมาณเพียงพอ

๙) สำนักกฎหมาย

ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อยกร่างและพัฒนากฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ของกรมเจ้าท่า และติดตามการเปลี่ยนแปลงของอนุสัญญา สนธิสัญญา ความตกลง และกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์ การพิจารณา วินิจฉัย ตีความ ให้คำปรึกษาและแก้ไข ยกร่าง มาตรการที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย กฎระเบียบ คำสั่งข้อบังคับต่างๆ ติดตามผลการปฏิบัติตามสัญญาของกรมเจ้าท่า การดำเนินคดีทางอาญา แพ่ง ปกครอง การละเมิดตามกฎหมายในความรับผิดชอบของกรม การปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๑๐) สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

ควบคุม ตรวจสอบ และปราบปรามให้เป็นไปตามกฎระเบียบ ควบคุมการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ งานควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเลและการสื่อสาร รวมถึงดำเนินการเกี่ยวกับงานด้านสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

๑๑) - ๑๗) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๑ - ๗

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคและสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาเป็นหน่วยงานที่มีฐานะเทียบเท่ากอง ๗ หน่วยงาน พร้อมสาขา ๔๑ แห่ง มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมายในเขตพื้นที่ที่กรมกำหนด

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๑ (เชียงใหม่)

สาขาเชียงใหม่, สาขานครสวรรค์, สาขาเชียงราย, สาขาพิษณุโลก และสาขาแพร่

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๒ (พระนครศรีอยุธยา)

สาขาอยุธยา, สาขาสุพรรณบุรี, สาขาลพบุรี และสาขานนทบุรี

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๓ (สมุทรสงคราม)

สาขาสมุทรสงคราม, สาขาประจวบคีรีขันธ์, สาขากาญจนบุรี, สาขาสมุทรสาคร, สาขาเพชรบุรี และสาขานครปฐม

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๔ (สงขลา)

สาขาสงขลา, สาขาปัตตานี, สาขาสุราษฎร์ธานี, สาขาชุมพร, สาขานครศรีธรรมราช, สาขานราธิวาส, สาขาเกาะพัง และเกาะสมุย

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๕ (ภูเก็ต)

สาขาภูเก็ต, สาขาตรัง, สาขากระบี่, สาขาระนอง, สาขาพังงา และสาขาสตูล

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖ (ชลบุรี)

สาขาชลบุรี, สาขาฉะเชิงเทรา, สาขาระยอง, สาขาจันทบุรี, สาขาตราด, สาขาสมุทรปราการ และสาขาพัทยา

◆ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๗ (หนองคาย)

สาขาหนองคาย, สาขาอุบลราชธานี, สาขานครราชสีมา, สาขานครพนม และสาขาขอนแก่น

๑๘) สำนักนํ้าร่อง

ศึกษาและพัฒนาระบบ รูปแบบและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการนำร่องเรือ และระบบการประกอบกิจการนำร่อง การนำร่องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย การเสนอแนะเกี่ยวกับการกำหนดเขตท่าหรือน่านน้ำใดๆ ให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยผู้นำร่อง การเสนอแนะเกี่ยวกับการออกข้อบังคับที่เกี่ยวกับการนำร่อง การสอบความรู้และออกใบอนุญาตผู้นำร่อง และผู้นำร่องพิเศษ และการปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

๑๙) สำนักแผนงาน

จัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนการปฏิบัติราชการของกรม ศึกษาความเป็นไปได้และความเหมาะสมของโครงการ รวมทั้งการประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนงานโครงการของกรม การศึกษาและพัฒนารูปแบบและวิธีการด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี การจัดทำและพัฒนาาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของกรม ตลอดจนสำรวจและประมวลผลสถิติการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี การดำเนินการเกี่ยวกับความร่วมมือระหว่างประเทศ การศึกษา พัฒนา และเสนอแนะนโยบายเกี่ยวกับระบบการขนส่งทางทะเล ระบบการขนส่งเชื่อมโยง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการส่งเสริมการประกอบกิจการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีและกิจการเกี่ยวเนื่อง รวมทั้งปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

๒๐) สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ

ดำเนินการเกี่ยวกับการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทางเรือเดิน และงานเครื่องหมายการเดินเรือในลำแม่น้ำและบริเวณชายฝั่ง

๒๑) สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ

ดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนเรือหรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทยและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ใบอนุญาตใช้เรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย การตรวจสอบสภาพเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย และกฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน การกำกับดูแล ประเมินผลการปฏิบัติงานทะเบียนเรือให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และการปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

๒๒) สำนักมาตรฐานเรือ

ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบสภาพเรือ เครื่องจักร อุปกรณ์ และเครื่องใช้ประจำเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ การตรวจอนุมัติแบบแปลนเรือให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ ตลอดจนติดตามการปรับปรุงแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง การตรวจเรือสำหรับเรือต่างประเทศที่เดินเรือเข้ามาในน่านน้ำไทยตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น หรืออนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ การกำหนดมาตรฐานเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ และการตรวจรับรองวัสดุ เครื่องมือเครื่องใช้ อุปกรณ์ประจำเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล การกำหนดหลักเกณฑ์และกำกับดูแลองค์กร ที่ได้รับมอบอำนาจให้ทำการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และการปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

นอกจากนี้ภายในกรมเจ้าท่าให้มีกลุ่มงาน ๒ กลุ่มงานเพื่อรับผิดชอบงานขึ้นตรงต่ออธิบดีกรมเจ้าท่า ดังนี้

(๑) กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

ดำเนินการให้ข้อเสนอแนะและให้คำปรึกษาแก่อธิบดีเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการภายในกรม ติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการในกรม ประสานและดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบราชการร่วมกับหน่วยงานกลางต่างๆ และหน่วยงานในสังกัดกรม รวมทั้งปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

(๒) กลุ่มตรวจสอบภายใน

ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจสอบด้านการบริหาร การเงิน และการบัญชีของกรม ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

โครงสร้างการแบ่งส่วนราชการภายในกรมเจ้าท่า



หมายเหตุ: โครงสร้างการบริหารงานภายในกรมเจ้าท่าตามคำสั่งมอบอำนาจฯ ที่ ๕๓/๒๕๖๓ ลงวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๓

๖. งบประมาณกรมเจ้าท่า

รายละเอียดงบประมาณแยกตามแผนงานปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
แผนงบประมาณปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔					
๑. แผนงานบุคลากรภาครัฐ	๖๗๘.๙๒	๗๐๖.๖๐	๗๑๐.๙๖	๗๔๓.๐๙	๗๓๒.๖๘
๒. แผนงานพื้นฐานด้านความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	๓,๕๕๗.๙๒	๒,๘๒๖.๕๔	๒,๔๔๗.๓๐	๒,๓๒๘.๔๑	๒,๔๐๓.๙๔
- การพัฒนาท่าเรือโลจิสติกส์	-	-	-	-	-
- การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ	-	๒,๒๔๑.๐๔	๑,๖๕๕.๑๗	๑,๗๑๔.๒๔	๑,๔๑๐.๔๑
การพัฒนาท่าเรือ	-	๕๑.๑๑	๑๙๓.๖๑	๑๗๔.๒๔	๑๓๔.๓๔
การพัฒนาเขื่อน	-	๑,๔๐๓.๒๓	๘๔๓.๕๓	๘๘๘.๑๗	๗๗๙.๐๔
การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ	-	๗๘๖.๗๑	๖๑๘.๐๓	๖๕๑.๘๓	๔๙๗.๐๓
- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการแก้ไขปัญหอุทกภัย	-	๑๒.๙๗	-	-	-
- การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี	-	๔๗๓.๓๖	๖๘๙.๘๒	๕๒๓.๐๓	๙๐๗.๒๙
- การพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี	-	๑๔๘.๑๕	๑๐๒.๓๑	๙๑.๑๔	๘๖.๒๕
๓. แผนงานบูรณาการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์	๑๑.๔๕	๑๑.๔๔๘	๑๐.๐๑	-	-
๔. แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว	-	-	-	๘๑.๖๐	๒๐๖.๔๓
๕. แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	-	-	๒๔.๖๐	๔๗.๖๖	๔๗.๔๔
๖. แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	๔๗๕.๔๕	๑,๑๒๔.๕๕	๙๕๔.๖๑	๘๙๙.๑๗	๑,๒๒๙.๖๕
๗. แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ	๑๑๑.๖๐	๑๑๑.๓๖	๔๘๓.๖๐	๒๗๑.๐๖	๑๙๘.๕๓
๘. แผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้กับเศรษฐกิจภายในประเทศ	-	๖๖๔.๙๖	-	-	-
รวมทั้งสิ้น	๔,๘๑๕.๓๓	๕,๔๔๕.๔๗	๔,๖๓๑.๐๘	๔,๓๗๐.๙๙	๔,๘๑๘.๖๗

การเปรียบเทียบงบประมาณปี ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔

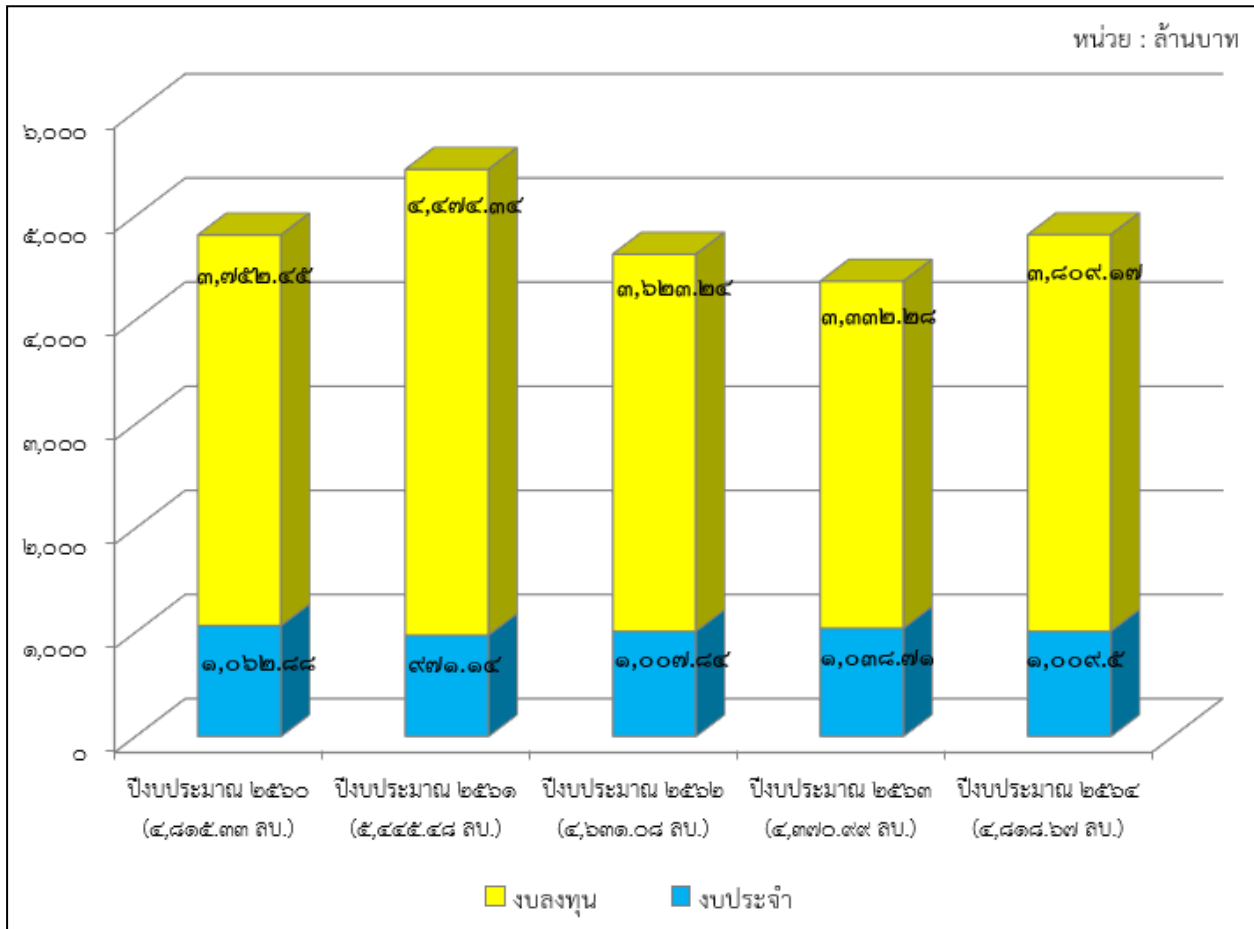
๑) กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๖๔ จำนวน ๔,๘๑๘.๖๗ ล้านบาท (เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๖๓ จำนวน ๔๔๗.๖๘ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๒๔)

๒) กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๖๓ จำนวน ๔,๓๗๐.๙๙ ล้านบาท (ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๖๒ จำนวน ๒๖๐.๐๙ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๕.๖๒)

๓) กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๖๒ จำนวน ๔,๖๓๑.๐๘ ล้านบาท (ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๘๑๔.๔ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๔.๙๖)

๔) กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๖๑ จำนวน ๕,๔๔๕.๔๘ ล้านบาท (เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ ๒๕๖๐ จำนวน ๖๓๐.๑๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๐๙)

๕) กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ๒๕๖๐ จำนวน ๔,๘๑๕.๓๓ ล้านบาท (ลดลงจากปีงบประมาณ ๒๕๕๙ จำนวน ๗๒๓.๓๓ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๐๕๙๗)



๗. สรุปงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ จำแนกตามแผนงานผลผลิต/กิจกรรม และงบรายจ่าย

หน่วย : ล้านบาท

แผนงาน	งบรายจ่าย					
ผลผลิต / กิจกรรม	งบบุคลากร	งบดำเนินงาน	งบลงทุน	งบเงินอุดหนุน	งบรายจ่ายอื่น	รวม
รวมทั้งสิ้น	๗๑๙.๔๖	๒๘๓.๐๐	๓,๘๐๙.๑๗	๕.๕๕	๑.๔๘	๔,๘๑๘.๖๗
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	๗๑๙.๔๖	๑๓.๒๒	-	-	-	๗๓๒.๖๘
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างเสริมสุขภาพในการแข่งขันของประเทศ	-	๒๖๙.๗๙	๒,๑๒๗.๑๒	๕.๕๕	๑.๔๘	๒,๔๐๓.๙๔
ผลผลิตที่ ๑ : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ	-	๕๘.๗๖	๑,๓๕๑.๖๕	-	-	๑,๔๑๐.๔๑
- ก่อสร้างท่าเรือ ๙ รายการ (ต่อเนื่อง ๔ รายการ ใหม่ ๕ รายการ)	-	-	๑๓๔.๓๔	-	-	๑๓๔.๓๔
- ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น ๒ รายการ (ต่อเนื่อง ๑ รายการ ใหม่ ๑ รายการ)	-	๓๑.๕๒	๔๒.๘๒	-	-	๗๔.๓๔
- ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล ๑๓ รายการ (ต่อเนื่อง ๗ รายการ ใหม่ ๖ รายการ (Sand bypass ๓ ร่อง เนื้อดิน ๐.๗๘๖๓ ล้านบาท))	-	-	๕๓๓.๙๙	-	-	๕๓๓.๙๙
- ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ๙ รายการ (ต่อเนื่อง ๕ รายการ ใหม่ ๔ รายการ)	-	๓.๗๘	๑๖๖.๙๓	-	-	๑๗๐.๗๑
- ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ๒๗ รายการ (ใหม่ ๑๙ รายการ ครุภัณฑ์ ๘ รายการ)	-	๒๓.๔๖	๔๗๓.๕๗	-	-	๔๙๗.๐๓
ผลผลิตที่ ๒ : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี	-	๑๗๐.๗๖	๗๒๙.๔๙	๕.๕๕	๑.๔๘	๙๐๗.๒๙
- การออกใบสำคัญ ๒๓๓,๐๐๐ ฉบับ	-	๒๐.๓๕	๔๖๖.๑๓	๐.๖๕	-	๔๘๗.๑๓

แผนงาน	งบรายจ่าย					
ผลผลิต / กิจกรรม	งบ บุคลากร	งบ ดำเนินงาน	งบลงทุน	งบเงิน อุดหนุน	งบรายจ่าย อื่น	รวม
(รวม ๑๐ รายการ ต่อเนื่อง ๑ รายการ ใหม่ ๗ รายการ ครุภัณฑ์ ๒ รายการ)						
- การนำร่องเรือ ๔๑,๖๐๐ ครั้ง	-	๑๖.๙๐	๒.๐๐	๐.๒๔	๑.๔๘	๒๐.๖๒
- การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ ๑๗๕,๐๐๐ ครั้ง (รวม ๒๑ รายการ ต่อเนื่อง ๑ รายการ ครุภัณฑ์ ๑๘ ใหม่ ๒ รายการ)	-	๑๓๓.๕๒	๒๖๑.๓๖	๔.๖๖	-	๓๙๙.๕๓
ผลผลิตที่ ๓ : ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี	-	๔๐.๒๗	๔๕.๙๘	-	-	๘๖.๒๕
- การจัดการเรียนการสอนด้านพาณิชยนาวี ๑๘๐ คน (ครุภัณฑ์ ๔ รายการ ใหม่ ๑ รายการ)	-	๔๐.๒๗	๔๕.๙๘	-	-	๘๖.๒๕
แผนงานบูรณาการ	-	-	๑,๖๘๒.๐๖	-	-	๑,๖๘๒.๐๕
แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว	-	-	๒๐๖.๔๓	-	-	๒๐๖.๔๓
โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว	-	-	๒๐๖.๔๓	-	-	๒๐๖.๔๓
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว (ต่อเนื่อง ๕ รายการ ใหม่ ๔ รายการ)	-	-	๒๐๖.๔๓	-	-	๒๐๖.๔๓
แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	-	-	๔๗.๔๔	-	-	๔๗.๔๔
โครงการ : พัฒนาอุตสาหกรรมและการเกษตรและ อุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร	-	-	๔๗.๔๔	-	-	๔๗.๔๔
การปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือปัตตานี ๒ รายการ (ต่อเนื่อง ๒ รายการ)	-	-	๔๗.๔๔	-	-	๔๗.๔๔
แผนงานบูรณาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ ระบบโลจิสติกส์	-	-	๑,๒๒๙.๖๖	-	-	๑,๒๒๙.๖๖
โครงการ : พัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและ พาณิชยนาวีเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์	-	-	๑,๒๒๙.๖๖	-	-	๑,๒๒๙.๖๖
พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อ สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ๒๑ รายการ (ต่อเนื่อง ๖ รายการ ใหม่ ๑๕ รายการ)	-	-	๑,๒๒๙.๖๖	-	-	๑,๒๒๙.๖๖
แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ	-	-	๑๙๘.๕๓	-	-	๑๙๘.๕๓
โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการ บริหารจัดการทรัพยากรน้ำ	-	-	๑๙๘.๕๓	-	-	๑๙๘.๕๓
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหาร จัดการทรัพยากรน้ำ ๖ รายการ (ต่อเนื่อง ๒ รายการ ใหม่ ๔ รายการ)	-	-	๑๙๘.๕๓	-	-	๑๙๘.๕๓

๘. สรุปงบประมาณลงทุนที่ได้รับเพื่อดำเนินงาน/โครงการพัฒนาที่สำคัญในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ และที่ผูกพันใน
ปีงบประมาณต่างๆ และหน่วยงานรับผิดชอบหลัก มีดังนี้

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
รวมวงเงินงบลงทุน		๓,๘๐๙,๑๗๑,๖๐๐ บาท	
ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ			
กิจกรรม : ก่อสร้างท่าเรือ			
๑	ค่าปรับปรุงท่าเรือสาธารณะในภูมิภาคประจำปี (ในพื้นที่ จ.กระบี่) จำนวน ๔ แห่ง	๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๒	ค่าซ่อมแซมท่าเรือหน้าสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๓	ค่าซ่อมแซมอาคารท่าเรือตรวจการณ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๔	ค่าปรับปรุงท่าเทียบเรือบ้านศาลาด่าน อ.เกาะลันตา จ.กระบี่ งบประมาณทั้งสิ้น ๕๙,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๐ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๑ ตั้งงบประมาณ ๓๖,๑๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท	๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๕	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือปากเมง ต.ไม้ฝาด อ.สิเกา จ.ตรัง งบประมาณทั้งสิ้น ๑๔๔,๑๖๑,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๖๖,๓๗๑,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔๗,๗๘๙,๔๐๐ บาท	๔๗,๗๘๙,๔๐๐ บาท	กวศ.
๖	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเฟอร์รี่เกาะสมุย อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี งบประมาณทั้งสิ้น ๕๙,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๓๔,๕๙๔,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๕,๐๘๙,๐๐๐ บาท	๒๕,๐๘๙,๐๐๐ บาท	กวศ.
๗	ค่าก่อสร้างท่าเทียบเรือในแม่น้ำโขง บริเวณเทศบาลตำบล บ้านด่านโขงเจียม อ.โขงเจียม จ.อุบลราชธานี งบประมาณทั้งสิ้น ๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๕๖๔,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๑๗,๔๓๖,๐๐๐ บาท	๑๖,๕๖๔,๐๐๐ บาท	กวศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๘	ค่าพัฒนาระบบเพื่อการบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่ง งบประมาณทั้งสิ้น ๒๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันประมาณ ๑๗,๖๐๐,๐๐๐ บาท	๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๙	ค่าศึกษาเพื่อกำหนดพื้นที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำบริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน กรุงเทพมหานคร งบประมาณทั้งสิ้น ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันประมาณ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น			
๑	ค่านาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์ จำนวน ๕ เครื่อง	๓๔๒,๕๐๐ บาท	กผท.
๒	ค่าก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นร่องน้ำบ้านกรูด อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ งบประมาณทั้งสิ้น ๑๑๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ผูกพันประมาณ ๔๒,๔๗๔,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันประมาณ ๕๑,๘๒๕,๕๐๐ บาท	๔๒,๔๗๔,๕๐๐ บาท	กวศ.
กิจกรรม : ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล			
๑	ค่าจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ในพื้นที่ จ.ประจวบคีรีขันธ์ จ.ชุมพร และ จ.นครศรีธรรมราช)	๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๒	ค่าปรับปรุงเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเลประจำปี (หาดพิทยา จ.ชลบุรี และ ต.ท่าบอง อ.ระโนด จ.สงขลา)	๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๓	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำเทพา อ.เทพา จ.สงขลา	๓๔,๗๗๕,๑๐๐ บาท	สพบ.
๔	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	๓๐,๔๘๖,๕๐๐ บาท	สพบ.
๕	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำสายบุรี อ.สายบุรี จ.ปัตตานี	๒๙,๕๑๘,๙๐๐ บาท	สพบ.
๖	ค่าศึกษาสำรวจออกแบบและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม โครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณหาดหัวหิน และหาดคลองสน ต.บ่อหิน อ.สิเกา จ.ตรัง งบประมาณทั้งสิ้น ๑๖,๐๐๐,๒๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๓,๔๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๗,๕๗๓,๗๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕,๐๐๐,๔๖๓ บาท	๕,๐๐๐,๔๖๓ บาท	กวศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๗	ค่าก่อสร้างปรับปรุงเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณบ้านหน้าโกฏิ ถึงบ้านหน้าสตน อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช งบประมาณทั้งสิ้น ๓๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗๔,๐๐๕,๐๕๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๑๒๐,๘๒๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๕๙,๖๗๐,๐๐๐ บาท	๗๔,๕๐๕,๐๐๐ บาท	กวศ.
๘	ค่าก่อสร้างเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณ ต.ชิงโค ต.หัวเขา อ.สิงหนคร จ.สงขลา (บริเวณหาดทรายแก้ว) งบประมาณทั้งสิ้น ๒๙๐,๗๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๐ ตั้งงบประมาณ ๖๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๑ ตั้งงบประมาณ ๖๑,๘๓๗,๔๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๓๕,๖๑๐,๒๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๘๐,๕๙๑,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔๕,๖๖๐,๖๐๐ บาท	๔๔,๖๖๐,๖๐๐ บาท	กวศ.
๙	ค่าก่อสร้างเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณ ต.คลองแดน อ.ระโนด จ.สงขลา งบประมาณทั้งสิ้น ๑๗๙,๘๗๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๑ ตั้งงบประมาณ ๓๖,๓๓๘,๔๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๕๔,๒๔๔,๒๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔๒,๓๕๐,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔๖,๙๓๖,๙๐๐ บาท	๔๖,๙๓๖,๙๐๐ บาท	กวศ.
๑๐	ค่าก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณหมู่ ๕ ต.ท่าชนะ อ.ท่าชนะ จ.สุราษฎร์ธานี งบประมาณทั้งสิ้น ๗๒,๖๓๑,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔๐,๓๔๕,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๗,๒๘๖,๒๐๐ บาท	๑๗,๒๘๖,๒๐๐ บาท	กวศ.
๑๑	ค่าก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งใหญ่ หมู่ที่ ๓-๗ ต.เขารูปช้าง อ.เมือง จ.สงขลา วงเงินทั้งสิ้น ๒๑๙,๙๓๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๔๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔๖,๐๗๕,๙๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕๘,๘๒๐,๒๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๗๑,๐๓๘,๙๐๐ บาท	๕๘,๘๒๐,๒๐๐ บาท	กวศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๑๒	ค่าเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดจอมเทียน อ.บางละมุง จ.ชลบุรี ระยะที่ ๑ งบประมาณทั้งสิ้น ๕๙๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๘๘,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๒๑,๙๕๓,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๒๔๐,๑๓๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๓๙,๔๑๗,๐๐๐ บาท	๑๒๑,๙๕๓,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๓	ค่าปรับปรุงกำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่ง ประดู่ หมู่ที่ ๒ ต.ทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ งบประมาณทั้งสิ้น ๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
กิจกรรม : ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง			
๑	ค่าปรับปรุงเขื่อนป้องกันตลิ่งประจำปี จำนวน ๓ แห่ง ในพื้นที่ จ.อุบลราชธานี จ.ยโสธร และ จ.พระนครศรีอยุธยา	๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๒	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังบ้านวังกะจะ หมู่ที่ ๙ ต.ชะมัง อ.เมือง จ.พิจิตร วงเงินทั้งสิ้น ๓๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔,๙๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๖๓๗,๓๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๑๔,๔๑๒,๗๐๐ บาท	๑๓,๖๓๗,๓๐๐ บาท	กวศ.
๓	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำน่าน บ้านหอไกร หมู่ที่ ๔ ต.หอไกร อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร วงเงินทั้งสิ้น ๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๔	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังริมแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หมู่ ๕ ต.ท่าซุง อ.เมือง จ.อุทัยธานี วงเงินทั้งสิ้น ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๓,๗๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๑,๒๕๐,๐๐๐ บาท	๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๕	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง บริเวณลำน้ำพอง โครงการพัฒนาที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนา บ้านเหมือดแอ่ อ.เมือง จ.ขอนแก่น วงเงินทั้งสิ้น ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท	๒๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๖	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำมูล บ้านหนองรี ต.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา วงเงินทั้งสิ้น ๔๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๙,๒๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๔,๐๙๒,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๑๕,๐๐๗,๕๐๐ บาท	๒๔,๐๙๒,๕๐๐ บาท	กวศ.
๗	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ที่ ๗ บ้านฤทธิ์รักษา ถึงหมู่ที่ ๓ บ้านแก้งโก ต.แก้งสนามนาง อ.แก้งสนามนาง จ.นครราชสีมา วงเงินทั้งสิ้น ๓๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๓๐,๔๐๐,๐๐๐ บาท	๗,๖๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๘	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งคลองมัน ต.จันดี อ.ฉวาง จ. นครศรีธรรมราช วงเงินทั้งสิ้น ๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๔๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๙	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำลพบุรี บริเวณหมู่ที่ ๖ ต.ขยาย อ.บางปะหัน จ.พระนครศรีอยุธยา วงเงินทั้งสิ้น ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๑๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท	๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
กิจกรรม : ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ			
๑	ซ่อมใหญ่เรือทะเล (จท.ข.๘,จท.ข.๕,จท.๒๕,จท.ข.๑๗,จท.๒๑๗,จท.ข.๔๐๐) ๖ ลำ	๓๔,๘๐๐,๐๐๐ บาท	สพป.
๒	ซ่อมใหญ่เรือแม่น้ำ (จท.ข.๒๙,จท.๒๒๙,จท.ข.๔๕,จท.๒๔๕,จท.ข.๕๑,จท.พ.๒๕๑) ๖ ลำ	๒๘,๘๐๐,๐๐๐ บาท	สพป.
๓	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง ๒ ชุด	๒,๘๐๐,๐๐๐ บาท	สพป.
๔	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จ.สงขลา ๑ ชุด	๑,๔๐๐,๐๐๐ บาท	สพป.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๕	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี ๓ ชุด	๔,๒๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๖	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๒.๑๐ เมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง ๑ ชุด	๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๗	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๒.๑๐ เมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี ๑ ชุด	๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๘	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๒.๑๐ เมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี ๑ ชุด	๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๙	ค่าซ่อมแซมทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ และ AIS AtoN ในร่องน้ำเขตท่าเรือศรีราชา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี จำนวน ๑๔ ทุน	๒,๘๓๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๐	ค่าก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และ หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือในเขตพื้นที่ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษา ทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง ๗ หลัก	๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๑	ค่าก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และ หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ในเขตพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษา ทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี ๙ หลัก	๑๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๒	ค่าก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และ หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมาย การเดินเรือ ในเขตพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษา ทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี ๙ หลัก	๑๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๓	ค่าจ้างเหมารื้อถอนซากหลักไฟล้ม/เสียหาย สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ สำนักงานพัฒนา และบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน ๕ หลัก	๑,๘๒๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๔	ค่ากำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนา และบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยาประมาณ ๓๓๐,๐๐๐ ตัน	๙,๔๓๑,๔๐๐ บาท	สพบ.
๑๕	ค่ากำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนา และบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ ประมาณ ๙๒,๐๐๐ ตัน	๒,๖๒๙,๔๐๐ บาท	สพบ.
๑๖	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) ส่วนกลาง กรุงเทพมหานคร จำนวน ๒ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑,๕๑๕,๕๐๐ ลบ.ม.	๕๓,๖๙๘,๐๐๐ บาท	สพบ.
๑๗	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา จำนวน ๑๘ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑,๒๑๕,๐๐๐ ลบ.ม.	๓๑,๑๖๔,๘๐๐ บาท	สพบ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๑๘	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ จำนวน ๘ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๑๕,๐๐๐ ลบ.ม.	๒๓,๔๖๙,๘๐๐ บาท	สพบ.
๑๙	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่ จำนวน ๑๖ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๒๓,๐๘๕,๐๐๐ บาท	สพบ.
๒๐	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น จำนวน ๑๒ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑,๐๙๔,๐๐๐ ลบ.ม.	๒๘,๐๖๑,๑๐๐ บาท	สพบ.
๒๑	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จังหวัดตรัง จำนวน ๑๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๓๑,๖๓๕,๐๐๐ บาท	สพบ.
๒๒	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จังหวัดสงขลา จำนวน ๘ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๘๑๖,๐๐๐ ลบ.ม.	๒๘,๖๘๒,๔๐๐ บาท	สพบ.
๒๓	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล(ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ จังหวัดจันทบุรี จำนวน ๑๐ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๕๖๘,๐๐๐ ลบ.ม.	๑๙,๙๖๕,๒๐๐ บาท	สพบ.
๒๔	ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน ๑๖ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๓๑,๖๓๕,๐๐๐ บาท	สพบ.
๒๕	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำท่า เทียบเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด เนื้อดิน ประมาณ ๒๕๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๒๓,๔๑๕,๑๐๐ บาท	สพบ.
๒๖	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำคลอง โคกเคียน อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส เนื้อดินประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๒๗,๐๐๑,๙๐๐ บาท	สพบ.
๒๗	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปาก บารา อ.ละงู จ.สตูล เนื้อดินประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๑๘,๔๗๖,๖๐๐ บาท	สพบ.
ผลผลิต : การกำกับดูแลขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี			
กิจกรรม : การออกไปสำคัญ			
๑	ค่าจัดหาและปรับปรุงระบบเครือข่ายและระบบรักษาความมั่นคง ปลอดภัยเครือข่าย	๔๓,๘๖๘,๐๐๐ บาท	สผง. (ทส.)
๒	ค่าพัฒนาและปรับปรุงระบบ Single Window @Marine Department (SW@MD) กรุงเทพมหานคร ๑ ระบบ	๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สผง. (ทส.)

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๓	ค่าพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ กรุงเทพมหานคร วงเงินทั้งสิ้น ๔๕,๔๙๑,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๖,๘๒๓,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗,๗๓๕,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๘๔๒,๒๐๐ บาท	๗,๗๓๕,๘๐๐ บาท	สผง. (ทส.)
๔	ค่าปรับปรุงอาคาร ๒ กรมเจ้าท่า กรุงเทพฯ	๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กยศ.
๕	ค่าก่อสร้างอาคารศูนย์บริการประชาชน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาอยุธยา ถ.อุทอง ต.หอรบตันไชย อ.พระนครศรีอยุธยา จ. พระนครศรีอยุธยา	๑,๕๒๓,๖๐๐ บาท	กยศ.
๖	ค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ สำนักงานเจ้าท่า ภูมิภาคสาขาแพร่ ต.ป่าแมต อ.เมือง จ.แพร่	๓๑๐,๐๐๐ บาท	กยศ.
๗	ค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ สำนักงานเจ้าท่า ภูมิภาคสาขาพิษณุโลก ต.วังพิรุณ อ.วังทอง จ.พิษณุโลก	๓๑๐,๐๐๐ บาท	กยศ.
๘	ค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ สำนักงานเจ้าท่า ภูมิภาคสาขาสุพรรณบุรี ต.โพธิ์พระยา อ.เมือง จ.สุพรรณบุรี	๒๑๙,๐๐๐ บาท	กยศ.
๙	ค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ สำนักงานเจ้าท่า ภูมิภาคสาขานราธิวาส ต.โคกเคียน อ.เมือง จ.นราธิวาส	๓๓๔,๐๐๐ บาท	กยศ.
๑๐	ค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ สำนักงานเจ้าท่า ภูมิภาคสาขาอุบลราชธานี ถ.พรหมราช ต.ในเมือง อ.เมือง จ. อุบลราชธานี	๓๑๐,๐๐๐ บาท	กยศ.
๑๑	ค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ สำนักงานเจ้าท่า ภูมิภาคสาขาขอนแก่น ถ.มิตรภาพ อ.เมือง จ.ขอนแก่น	๒๖๕,๐๐๐ บาท	กยศ.
๑๒	ค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร วงเงินทั้งสิ้น ๖๙๗,๗๗๗,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๕๙ ตั้งงบประมาณ ๑๘๖,๓๐๒,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๐ ตั้งงบประมาณ ๑๘๖,๓๐๒,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๑ ตั้งงบประมาณ ๖๓,๕๐๓,๓๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๑๔,๔๐๗,๔๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๔๕,๙๑๕,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๘๗,๖๔๘,๑๐๐ บาท	๓๘๗,๖๔๘,๑๐๐ บาท	กยศ.
๑๓	ค่าควบคุมค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร วงเงินทั้งสิ้น ๑๔,๓๙๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๑ ตั้งงบประมาณ ๒,๘๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๔,๗๗๕,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ - บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๖,๗๓๔,๕๐๐ บาท	๖,๗๓๔,๕๐๐ บาท	กยศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๑๔	ค่าก่อสร้างอาคารสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาตราด ต. แหลมงอบ อ.แหลมงอบ จ.ตราด วงเงินทั้งสิ้น ๓๔,๓๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๖,๘๗๖,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๒๗,๕๐๔,๐๐๐ บาท	๖,๘๗๖,๐๐๐ บาท	กวศ.
กิจกรรม : การนำร่อง			
๑	ค่าปรับปรุงอาคารสถานีนำร่อง สมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ วงเงินทั้งสิ้น ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
กิจกรรม : การตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ			
๑	ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ (จท.๑๕๘, จท.๒๑๒, จท.๒๑๔,จท.๒๒๒, จท.๒๑๘, จท.๒๖๔) กรุงเทพมหานคร จำนวน ๖ ลำ	๙,๙๒๗,๐๐๐ บาท	สปว.
๒	ซ่อมเรือขนาดใหญ่ (เรือเด่นสุทธิ, เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๑, เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๔) จำนวน ๓ ลำ	๒๒,๓๑๒,๐๐๐ บาท	สปว.
๓	ค่าปรับปรุงและพัฒนาระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) คลองแสนแสบ	๓๘,๓๒๔,๔๐๐ บาท	สปว.
๔	โครงการจัดซื้อเรือตรวจการณ์ลำน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า ๖๕ ฟุต กรุงเทพมหานคร ๑ ลำ	๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สปว.
๕	โครงการจัดซื้อเรือกู้ภัยความเร็วสูง สีส้ม สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๓ สาขาสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ๑ ลำ	๖,๘๐๐,๐๐๐ บาท	สปว.
๖	โครงการจัดหายานพาหนะเคลื่อนที่บนผิวน้ำ (JETSKI) รวม ๕ รายการ (๘๒๐,๐๐๐ บาท/ลำ (รวม ๖ หน่วย)	๔,๙๒๐,๐๐๐ บาท	สปว.
๗	โครงการจัดซื้อเรือตรวจการณ์อูมิเนียมท้องแบน รวม ๖ รายการ (๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท/ลำ จำนวน ๖ ลำ)	๗,๒๐๐,๐๐๐ บาท	สปว.
๘	โครงการจัดซื้อเรือตรวจการณ์ลำน้ำขนาดความยาวไม่น้อยกว่า ๒๑ ฟุตรวม ๒ รายการ (๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท/ ลำ จำนวน ๒ ลำ)	๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สปว.
๙	โครงการจัดตั้งศูนย์ควบคุมระบบบริหารรักษา ความปลอดภัยด้วย กล้องโทรทัศน์วงจรปิดตลาดน้ำอัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม ๑ โครงการ	๑๙,๔๓๒,๖๐๐ บาท	สปว.
๑๐	โครงการจัดตั้งศูนย์ควบคุมระบบบริหารรักษา ความปลอดภัยด้วย กล้องโทรทัศน์วงจรปิดเพื่อพัฒนาพื้นที่ต้นแบบการท่องเที่ยว วิถี คลอง วิถีไทย ตามรอยเสด็จคลองดำเนินสะดวก จ.ราชบุรี ๑ โครงการ	๕๐,๗๐๐,๐๐๐ บาท	สปว.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๑๑	ค่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนที่ และรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำ น้ำบริเวณชายฝั่งทะเลบริเวณชายฝั่งทะเล ทะเลสาบ และแม่น้ำ ภายในประเทศ กรุงเทพมหานคร จำนวน ๑ ฉบับ วงเงินทั้งสิ้น ๓๔๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๕๒,๓๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๖๕,๗๔๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๒๓๐,๙๑๐,๐๐๐ บาท	๖๕,๗๔๐,๐๐๐ บาท	กพท.
กิจกรรม : ผลิตและพัฒนาบุคลากรทางด้านพาณิชยนาวิ			
๑	ซ่อมทำประจำปีเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์เรือฝึกศาสกรวิสัย จ.สมุทรปราการ	๑๖,๖๖๒,๕๐๐ บาท	พน.
๒	ซ่อมทำประจำปีเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์เรือฝึกวิสูตรสาคร จ.สมุทรปราการ	๑๐,๒๑๓,๒๐๐ บาท	พน.
๓	จัดหาเครื่องสำรองไฟฟ้า(UPS) พร้อมติดตั้ง สำหรับ เครื่องมือฝึก จำลองระบบการเดินเรือศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวิ จ.สมุทรปราการ	๑,๑๐๐,๐๐๐ บาท	พน.
๔	พัฒนาระบบบริหารการศึกษาของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์และ ระบบฝึกอบรมสำหรับคนประจำเรือ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวิ จ.สมุทรปราการ	๑๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท	พน.
๕	ปรับปรุงอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบภายในศูนย์ฝึก พาณิชย์นาวิ จ.สมุทรปราการ	๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว			
โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว			
๑	ก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์สนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณ ต.ปากคลอง อ.ปะทิว จ.ชุมพร	๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๒	ค่าศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนา ท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี วงเงินทั้งสิ้น ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๒,๗๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔,๖๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๑๐,๖๒๐,๐๐๐ บาท	๔,๖๘๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๓	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณ ชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่ จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรัง และ จ.สตูล) วงเงินทั้งสิ้น ๗๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๔,๔๑๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๓๕,๐๘๕,๐๐๐ บาท	๒๔,๔๑๕,๐๐๐ บาท	กวศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๔	ค่าศึกษาสำรวจออกแบบ ท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี) จำนวน ๑ ฉบับ วงเงินทั้งสิ้น ๗๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๑,๓๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๓๘,๑๕๐,๐๐๐ บาท	๒๑,๓๕๐,๐๐๐ บาท	กยศ.
๕	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยที่ท่าเทียบเรือโดยสารและท่องเที่ยวปากคลองจิหลาด จ.กระบี่ จำนวน ๑ แห่ง วงเงินทั้งสิ้น ๘๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ผูกพันงบประมาณ ๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๓๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กยศ.
๖	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยที่ท่าเทียบเรือท่าศาลา และท่าเทียบเรือหาดรีน อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน ๒ แห่ง วงเงินทั้งสิ้น ๑๗๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๒๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔๑,๗๘๖,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๖๔,๗๑๐,๕๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๓๘,๐๐๓,๕๐๐ บาท	๔๑,๗๘๖,๐๐๐ บาท	กยศ.
๗	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี วงเงินทั้งสิ้น ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๑๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท	๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท	กยศ.
๘	ค่าปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่ท่าเรือเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี วงเงินทั้งสิ้น ๒๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กยศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๙	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา วงเงินทั้งสิ้น ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๑๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท	๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
แผนงานบูรณาการพัฒนาศูนย์ที่ระดับภาค			
กิจกรรม : ปรับปรุงท่าเทียบเรือปัตตานี			
๑	ค่าศึกษาความเหมาะสม และสำรวจออกแบบ เพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือในอ่าวปัตตานี ต.บานา อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี วงเงินสินค้า ๓๙,๗๓๑,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๘,๖๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๒๓,๓๕๗,๑๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗,๗๗๓,๙๐๐ บาท	๗,๗๗๓,๙๐๐ บาท	กวศ.
๒	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือสินค้าชายฝั่งปัตตานี ต.บานา อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี วงเงินสินค้า ๗๙,๙๗๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๒๔,๓๐๔,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๙,๖๖๕,๒๐๐ บาท	๓๙,๖๖๕,๒๐๐ บาท	กวศ.
แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์			
กิจกรรม : พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์			
๑	ค่าพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW วงเงินสินค้า ๘๒.๐๙๓.๙๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๓๑๔,๑๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๘,๙๕๗,๖๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๖๐,๘๒๒,๒๐๐ บาท	๘,๙๕๗,๖๐๐ บาท	สผง. (ทส.)
๒	ค่าปรับปรุงซ่อมแซมท่าเทียบเรือโดยสารในแม่น้ำ เจ้าพระยาและคลองสาขา กรุงเทพฯ และปริมณฑล ประจำปี จำนวน ๘ แห่ง	๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๓	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา(ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา เนื้อดินประมาณ ๑,๕๘๓,๓๐๐ ลบ.ม.	๑๓๘,๕๔๘,๑๐๐ บาท	สพป.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๔	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี เนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๙๑,๖๒๖,๔๐๐ บาท	สพบ.
๕	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย เนื้อดินประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๓๐,๗๑๘,๓๐๐ บาท	สพบ.
๖	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร เนื้อดินประมาณ ๑,๔๑๓,๑๐๐ ลบ.ม.	๑๓๓,๐๓๓,๔๐๐ บาท	สพบ.
๗	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง เนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๕,๔๐๐ ลบ.ม.	๑๕๔,๓๖๙,๐๐๐ บาท	สพบ.
๘	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากพนัง อ.ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช เนื้อดินประมาณ ๖๕๕,๐๐๐ ลบ.ม.	๖๐,๘๙๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๙	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ร่องที่ ๒ อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ เนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	๘๘,๙๖๗,๓๐๐ บาท	สพบ.
๑๐	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานี และบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี เนื้อดินประมาณ ๗๕๕,๐๐๐ ลบ.ม.	๖๖,๙๒๒,๕๐๐ บาท	สพบ.
๑๑	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา เนื้อดินประมาณ ๑,๘๒๓,๓๐๐ ลบ.ม.	๑๕๘,๕๒๖,๓๐๐ บาท	สพบ.
๑๒	ค่าก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือท่าช้าง กรุงเทพฯ วงเงินสินค้า ๕๘,๖๑๐,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๓๖,๓๙๗,๙๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๒๑๒,๙๐๐ บาท	๑๐,๒๑๒,๙๐๐ บาท	กยศ.
๑๓	ค่าก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือท่าเตียน กรุงเทพฯ วงเงินสินค้า ๓๙,๐๖๕,๘๐๐ บาท ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๒๑,๙๐๑,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๙,๑๖๔,๘๐๐ บาท	๙,๑๖๔,๘๐๐ บาท	กยศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๑๔	ค่าพัฒนาท่าเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวกภัยเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ เขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จำนวน ๒๙ แห่ง วงเงินสินค้า ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๗,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๘,๗๕๘,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๒๓,๗๔๒,๐๐๐ บาท	๑๘,๗๕๘,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๕	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา ๑ แห่ง วงเงินสินค้า ๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๙๐,๑๗๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๒๒๓,๙๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๑๑๐,๙๒๕,๐๐๐ บาท	๙๐,๑๗๕,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๖	ค่าควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา วงเงินสินค้า ๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๗๘๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๒,๙๓๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ ๒,๗๙๐,๐๐๐ บาท	๒,๗๘๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๗	ค่าก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือเกียกกาย กรุงเทพฯ วงเงินสินค้า ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๓๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๘	ค่าก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือบางโพ กรุงเทพฯ วงเงินสินค้า ๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๓๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๑๙	ค่าศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล วงเงินสินค้า ๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	กวศ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๒๐	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินใน แม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา วงเงินสินค้า ๕๖๓,๗๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๑๒,๗๕๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๒๒๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ ๒๒๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท	๑๑๒,๗๕๐,๐๐๐ บาท	กวศ.
๒๑	ค่าจ้างควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทาง เรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา วงเงินสินค้า ๑๑,๒๗๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๒๕๔,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ตั้งงบประมาณ ๔,๕๐๘,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๖ ตั้งงบประมาณ ๔,๕๐๘,๐๐๐ บาท	๒,๒๕๔,๐๐๐ บาท	กวศ.
แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ			
กิจกรรม : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ			
๑	ค่าศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกและฟื้นฟูแม่น้ำมอก (น้ำแม่มอก) จ.สุโขทัย ๑๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๑๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๒	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลัก ที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน รวมระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่ และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ ๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๓	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลัก ที่แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม รวมระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น ๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.
๔	ค่าจ้างเหมาขุดลอกร่องน้ำร่องกลางทะเลสาบสงขลาตอนล่าง เพื่อพัฒนาและฟื้นฟูทะเลสาบสงขลาตอนล่าง จ.สงขลา (ตั้งแต่ กม. ๒ - กม. ๔) เนื้อดินประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. ๑๐๐,๕๓๑,๗๐๐ บาท	๑๐๐,๕๓๑,๗๐๐ บาท	สพบ.
๕	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลัก ที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน รวมระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่ และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ ๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท วงเงินสินค้า ๕๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๗,๘๗๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกงบประมาณ ๓๓,๑๒๕,๐๐๐ บาท	๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.

ลำดับ	ผลผลิต/กิจกรรม/โครงการ	งบประมาณปี ๒๕๖๔	หน่วยงาน
๖	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลัก ที่แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม รวมระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น วงเงินสินค้า ๕๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๗,๘๗๕,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท ปี ๒๕๖๕ ผูกงบประมาณ ๓๓,๑๒๕,๐๐๐ บาท	๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท	สพบ.

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔												หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	ก.ย.๖๔	
๑	แผนงานบุคลากรภาครัฐ																
๒	แผนงานพื้นฐาน																
๒.๑	ผลผลิตที่ ๑ : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ																
๒.๑.๑	กิจกรรม : ๑. ก่อสร้างท่าเรือ																
๑	ค่าปรับปรุงท่าเรือสาธารณะในภูมิภาคประจำปี (ในพื้นที่ จ.กระบี่) จำนวน ๔ แห่ง	กวศ.	๒๐.๐๐๐๐													๓๖๐ วัน	
๒	ค่าซ่อมแซมท่าเรือหน้าสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	กวศ.	๒.๐๐๐๐													๒๗๐ วัน	
๓	ค่าซ่อมแซมอาคารท่าเรือตรวจการณ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	กวศ.	๒.๐๐๐๐													๒๗๐ วัน	
๔	ค่าปรับปรุงท่าเทียบเรือบ้านศาลาด่าน อ.เกาะลันตา จ.กระบี่ (วงเงินรวม ๕๙.๖๐๐ ลบ. ปี ๖๐ = ๑๒.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๑ = ๓๖.๑๐๐๐ ลบ. ปี ๖๒-๖๓ = - ลบ. ปี ๖๔ = ๑๑.๕๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑๑.๕๐๐๐	ลงวันที่ ๒๒ มี.ค. ๒๕๖๐ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๘ ก.ค. ๒๕๖๓												ผลงานร้อยละ ๕๑.๔๙	
๕	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือปากเมง ต.ไม้ฝาด อ.สิเกา จ.ตรัง (วงเงินรวม ๑๔๔.๑๖๑๐ ลบ. ปี ๖๒ = ๓๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๖๖.๓๗๑๖ ลบ. ปี ๖๔ = ๔๗.๗๘๙๔ ลบ.)	กวศ.	๔๗.๗๘๙๔	ลงวันที่ ๑๐ เม.ย. ๒๕๖๒ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓๐ ธ.ค. ๒๕๖๓												ผลงานร้อยละ ๔๔.๑๙	
๖	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเฟอร์รี่เกาะสมุย อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี (วงเงินรวม ๗๕.๖๘๓๑ ลบ. ปี ๖๒ = ๑๖.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๓๔.๕๙๔๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒๕.๐๘๙๑ ลบ.)	กวศ.	๒๕.๐๘๙๑	ลงวันที่ ๒๙ มี.ค. ๒๕๖๒ กำหนดแล้วเสร็จ ๑๘ พ.ย. ๒๕๖๓												ผลงานร้อยละ ๘๓.๕๒	
๗	ค่าก่อสร้างท่าเทียบเรือในแม่น้ำโขง บริเวณเทศบาล ต.บ้านด่านโขงเจียม อ.โขงเจียม จ.อุบลราชธานี (วงเงิน ๔๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๖.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๖.๕๖๔๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๗.๔๓๖๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๖.๐๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๒.๐๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๑๗.๔๓๖๐ ลบ.)	กวศ.	๑๖.๕๖๔๐													๔๒๐ วัน	ประกวดราคาแล้วอยู่ระหว่างเสนอ คค.พิจารณา

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔



จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด



เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา



ดำเนินการเอง



คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล



ลงนามในสัญญาจ้าง



ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔												หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	ก.ย.๖๔	
๘	ค่าพัฒนาระบบเพื่อการบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่ง (วงเงินรวม ๒๒.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๔.๔๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๗.๖๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๔.๔๐๐๐													๕๔๐ วัน	
๙	ค่าศึกษาเพื่อกำหนดพื้นที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำบริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม ๒๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๐.๐๐๐๐ ลบ.)	สผง.	๕.๐๐๐๐													๔๕๐ วัน	
๒.๑.๒ กิจกรรม : ๒. ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น																	
๑	นาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์ จำนวน ๕ เครื่อง	กผท.	๐.๓๔๒๕								๙๐ วัน						
๒	ค่าก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นร่องน้ำบ้านกรูด อบางสะพาน จ. ประจวบคีรีขันธ์ (วงเงิน ๑๑๑.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๒๒.๒๐๐๐ ลบ.ปี ๖๔ = ๔๒.๔๗๔๕ ลบ. ปี ๖๕ = ๔๖.๓๒๕๕) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๑๖.๕๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๕.๗๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๕๕.๐๒๕๕)	กวศ.	๔๒.๔๗๔๕													๕๔๐ วัน	ประกวดราคาแล้วอยู่ระหว่างเสนอ คค.พิจารณา
๒.๑.๓ กิจกรรม : ๓. ป้องกันและแก้ไขปัญหการกัดเซาะชายฝั่งทะเล																	
๑	ค่าจ้างที่ปรึกษาติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ในพื้นที่ จ.ประจวบคีรีขันธ์ จ.ชุมพร และ จ.นครศรีธรรมราช) จำนวน ๖ โครงการ	กวศ.	๕.๐๐๐๐													๓๐๐ วัน	
๒	ค่าปรับปรุงเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเลประจำปี (หาดพิทยา จ.ชลบุรี และ ต.ท่าบอง อ.ระโนด จ.สงขลา) จำนวน ๒ แห่ง	กวศ.	๕๐.๐๐๐๐													๒๗๐ วัน	
๓	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำเทพา อ.เทพา จ.สงขลา เนื้อดินประมาณ ๒๘๖,๓๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๓๔.๗๗๕๑								๑๒๐ วัน						

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	
๔	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส เนื้อดินประมาณ ๒๕๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๓๐.๔๘๖๕								๑๒๐ วัน					
๕	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำสายบุรี อ.สายบุรี จ.ปัตตานี เนื้อดินประมาณ ๒๕๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๒๙.๕๑๘๙								๑๒๐ วัน					
๖	ค่าศึกษาสำรวจออกแบบและจัดทำรายการงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณหาดหัวหิน และหาดคลองสน ต.ป้อหิน อ.สีเกา จ.ตรัง (วงเงินรวม ๑๖.๐๒๐๐ ลบ. ปี ๖๒ = ๓.๔๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๗.๕๗๓๗ ลบ. ปี ๖๔ = ๕.๐๔๖๓ ลบ.)	กวศ.	๕.๐๔๖๓	ลงวันที่ ๓๑ พ.ค. ๖๒ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๑ พ.ย.๖๓												ผลงานร้อยละ ๔๐.๐๐
๗	ค่าก่อสร้างปรับปรุงเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณบ้านหน้าโกฏิ ถึงบ้านหน้าสดน อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช (วงเงิน ๓๐๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๒๕๖๓ = ๔๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๗๔.๕๐๕๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๒๐.๘๒๕๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๕๙.๖๗๐๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๔๕.๐๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๑๕.๐๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๑๒๐.๘๒๕๐ ลบ.)	กวศ.	๗๔.๕๐๕๐	ลงวันที่ ๒๙ พ.ค. ๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พ.ย. ๖๕												อยู่ระหว่างดำเนินการ
๘	ค่าก่อสร้างเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณ ต.เชิงโค ต.หัวเขา อ.สิงหนคร จ.สงขลา (บริเวณหาดทรายแก้ว) (วงเงินรวม ๒๙๐.๗๐๐๐ ลบ. ปี ๖๐ = ๖๘.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๑ = ๖๑.๘๓๗๔ ลบ. ปี ๖๒ = ๓๕.๖๑๐๒ ลบ. ปี ๖๓ = ๘๐.๕๙๑๘ ลบ. ปี ๖๔ = ๔๕.๖๖๐๖ ลบ.)	กวศ.	๔๔.๖๖๐๖	ลงวันที่ ๓๑ มี.ค. ๒๕๖๐ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓ ก.ค.๖๓												ตรวจรับเมื่อวันที่ ๑๘ ก.ค. ๖๓

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	
๙	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณ ต.คลองแดน อ.ระโนด จ.สงขลา (วงเงินรวม ๑๗๙.๘๗๐๐ ลบ. ปี ๖๑ = ๓๖.๓๓๘๔ ลบ. ปี ๖๒ = ๕๔.๒๔๔๒ ลบ. ปี ๖๓ = ๔๒.๓๕๐๕ ลบ. ปี ๖๔ = ๔๖.๙๓๖๙ ลบ.)	กวศ.	๔๖.๙๓๖๙	ลงวันที่ ๒๑ มี.ค. ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๗ ม.ค. ๒๕๖๔												ผลงานร้อยละ ๙๒.๖๓
๑๐	ค่าก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณหมู่ ๕ ต.ท่าชนะ อ.ท่าชนะ จ.สุราษฎร์ธานี (วงเงินรวม ๗๒.๖๓๑๘ ลบ. ปี ๖๒ = ๑๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๔๐.๓๔๕๖ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๗.๒๘๖๒ ลบ.)	กวศ.	๑๗.๒๘๖๒	ลงวันที่ ๑๒ มี.ค. ๒๕๖๒ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒ ก.ย.๒๕๖๓												ผลงานร้อยละ ๙๙.๙๑
๑๑	ค่าก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งใหญ่ หมู่ที่ ๓-๗ ต.เขารูปช้าง อ.เมือง จ.สงขลา (วงเงินรวม ๒๑๙.๙๓๕๐ ลบ. ปี ๖๒ = ๔๔.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๔๖.๐๗๕๙ ลบ. ปี ๖๔ = ๕๘.๘๖๐๒ ลบ. ปี ๖๕ = ๗๑.๐๓๘๙ ลบ.)	กวศ.	๕๘.๘๖๐๒	ลงวันที่ ๒๐ มี.ค. ๒๕๖๑ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๕ ก.ย. ๒๕๖๔												ผลงานร้อยละ ๒๙.๔๙
๑๒	ค่าเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดจอมเทียน อ.บางละมุง จ.ชลบุรี ระยะที่ ๑ (วงเงิน ๕๙๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๘๘.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๒๑.๙๕๓๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๔๐.๑๓๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๑๓๙.๔๑๗๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๘๘.๕๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๒๙.๕๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๒๔๐.๑๓๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑๒๑.๙๕๓๐	ลงวันที่ ๒๙ พ.ค.๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พ.ย.๖๕												อยู่ระหว่างดำเนินการ
๑๓	ค่าปรับปรุงกำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งประดู่ หมู่ที่ ๒ ต.ทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ (วงเงินรวม ๗๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๖๐.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑๕.๐๐๐๐													๕๔๐ วัน

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔



จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด



เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา



ดำเนินการเอง



คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล



ลงนามในสัญญาจ้าง



ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔												หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	ก.ย.๖๔	
๒.๑.๔	กิจกรรม : ๔. ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง																
๑	ค่าปรับปรุงเขื่อนป้องกันตลิ่งประจำปี จำนวน ๓ แห่ง ในพื้นที่ จ.อุบลราชธานี จ.ยโสธร และ จ.พระนครศรีอยุธยา	กวศ.	๓๐.๐๐๐๐													๓๖๐ วัน	
๒	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังบ้านวังจะ หมู่ที่ ๙ ต.มะมั่ง อ.เมือง จ.พิจิตร (วงเงิน ๓๓.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๔.๙๕๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๓.๖๓๗๓ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๔.๔๑๒๗ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๔.๙๕๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๑.๖๕๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๑๔.๔๑๒๗ ลบ.)	กวศ.	๑๓.๖๓๗๓	ลงวันที่ ๒๕ พ.ค. ๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๖ พ.ย. ๒๕๖๔													อยู่ระหว่าง ดำเนินการ
๓	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำน่าน บ้านหอไกร หมู่ที่ ๔ ต.หอ ไกร อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร (วงเงิน ๔๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๖.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๓๒.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒.๐๐๐๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๖.๐๐๐๐ ลบ. ผลักไป ปี ๖๕ = ๒.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๓๒.๐๐๐๐	ลงวันที่ ๗ พ.ค.๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓๑ ก.ค. ๒๕๖๔													ผลงานร้อยละ ๒.๒๐
๔	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังริมแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หมู่ ๕ ต.ท่าซุง อ.เมือง จ.อุทัยธานี (วงเงิน ๒๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๓.๗๕๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒๐.๐๐๐๐ ลบ.ปี ๖๕ = ๑.๒๕๐๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๓.๗๕๐๐ ลบ. ผลัก ไปปี ๖๕ = ๑.๒๕๐๐ ลบ.)	กวศ.	๒๐.๐๐๐๐	ลงวันที่ ๗ พ.ค.๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒ พ.ค.๒๕๖๔													ผลงานร้อยละ ๗.๕๐
๕	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง บริเวณลำน้ำพอง โครงการพัฒนา ที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนา บ้านเหมือดแอ่ อ.เมือง จ.ขอนแก่น (วงเงิน ๓๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๔.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒๔.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑.๕๐๐๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๔.๕๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๑.๕๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๒๔.๐๐๐๐	ลงวันที่ ๒๘ เม.ย.๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๒ มิ.ย.๒๕๖๔												๓๖๐ วัน	ผลงานร้อยละ ๓.๓๘

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	
๖	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำมูล บ้านหนองรี ตท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา (วงเงิน ๔๖.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๖.๙๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒๔.๐๙๒๕ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๕.๐๐๗๕ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๖.๙๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๒.๓๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๑๕.๐๐๗๕ ลบ.)	กวศ.	๒๔.๐๙๒๕	ลงวันที่ ๑๘ มิ.ย.๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๐ ธ.ค.๖๔											ผลงานร้อยละ ๒๓.๐๐	
๗	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำชี หมู่ที่ ๗ บ้านฤทธิ์รักษา ถึง หมู่ที่ ๓ บ้านแก่งโก ต.แก่งสนามนาง อ.แก่งสนามนาง จ.นครราชสีมา (วงเงินรวม ๓๘.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๗.๖๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๐.๔๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๗.๖๐๐๐												๕๔๐ วัน	
๘	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งคลองมื่น ต.จันดี อ.ฉวาง จ. นครศรีธรรมราช (วงเงินรวม ๖๐.๐๐๐๐ ลบ ปี ๖๔ = ๑๒.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๔๘.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑๒.๐๐๐๐												๕๔๐ วัน	
๙	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำลพบุรี บริเวณหมู่ที่ ๖ ต.ขยาย อ. บางปะหัน จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงินรวม ๑๘.๐๐๐๐ ลบ ปี ๖๔ = ๓.๖๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๔.๔๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๓.๖๐๐๐												๔๒๐ วัน	
๒.๑.๔	กิจกรรม : ๕. ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ															
๑	ซ่อมใหญ่เรือทะเล (จท.ข.๘,จท.ข.๕,จท.๒๕,จท.ข.๑๗,จท.๒๑๗,จท.ข.๔๐๐) ๖ ลำ	สพบ.	๓๔.๘๐๐๐								๑๒๐วัน					
๒	ซ่อมใหญ่เรือแม่น้ำ (จท.ข.๒๙,จท.๒๒๙,จท.ข.๔๕,จท.๒๔๕,จท.ข.๕๑,จท.พ.๒๕๑) ๖ ลำ	สพบ.	๒๘.๘๐๐๐							๙๐วัน						
๓	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ. ตรัง ๒ ชุด	สพบ.	๒.๘๐๐๐								๑๕๐ วัน					

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔



จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด



เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา



ดำเนินการเอง



คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล



ลงนามในสัญญาจ้าง



ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	
๔	ทุนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จ.สงขลา ๑ ชุด	สพบ.	๑.๔๐๐๐													

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔		ก.ย.๖๔
๑๑	ค่าก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และ หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ ในเขตพื้นที่สำนักงานพัฒนาและรุงรักษา ทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี ๙ หลัก	สพบ.	๑๓.๕๐๐๐													๒๗๐ วัน	
๑๒	ค่าก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และ หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมาย การเดินเรือ ในเขตพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษา ทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี ๙ หลัก	สพบ.	๑๓.๕๐๐๐													๒๗๐ วัน	
๑๓	ค่าจ้างเหมาเรือถอนซากหลักไฟล้ม/เสียหาย สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ สำนักงานพัฒนา และบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน ๕ หลัก	กวศ.	๑.๘๒๐๐								๑๒๐ วัน						
๑๔	ค่ากำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนา และบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยาประมาณ ๓๓๐,๐๐๐ ตัน	สพบ.	๙.๔๓๑๔													๓๓๐ วัน	
๑๕	ค่ากำจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนา และบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ ประมาณ ๙๒,๐๐๐ ตัน	สพบ.	๒.๖๒๙๔													๓๓๐ วัน	
๑๖	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) ส่วนกลาง กรุงเทพมหานคร จำนวน ๒ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑,๕๑๕,๕๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๕๓.๖๙๘๐									๒๗๐ วัน					
๑๗	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา จำนวน ๑๘ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑,๒๑๕,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๓๑.๑๖๔๘									๒๗๐ วัน					

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

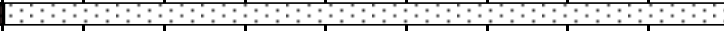
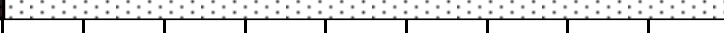
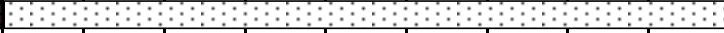
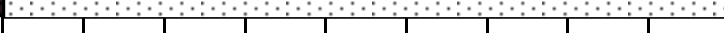
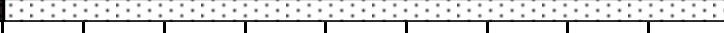
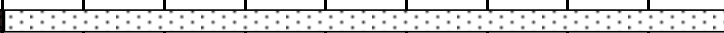
 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔										หมายเหตุ		
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔		ส.ค.๖๔	ก.ย.๖๔
๑๘	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ จำนวน ๘ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๑๕,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๒๓.๔๖๙๘										๒๗๐ วัน				
๑๙	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่ จำนวน ๑๖ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๒๓.๐๘๕๐										๒๗๐ วัน				
๒๐	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น จำนวน ๑๒ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๑,๐๙๔,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๒๘.๐๖๑๑										๒๗๐ วัน				
๒๑	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จังหวัดตรัง จำนวน ๑๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๓๑.๖๓๕๐										๒๗๐ วัน				
๒๒	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จังหวัดสงขลา จำนวน ๘ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๘๑๖,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๒๘.๖๘๒๔										๒๗๐ วัน				
๒๓	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล(ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ จังหวัดจันทบุรี จำนวน ๑๐ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๕๖๘,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๑๙.๙๖๕๒										๒๗๐ วัน				
๒๔	ค่าชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง) สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จังหวัดสุราษฎร์ธานี จำนวน ๑๖ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๓๑.๖๓๕๐										๒๗๐ วัน				
๒๕	ค่าจ้างเหมาชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำท่า เทียบเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด เนื้อดิน ประมาณ ๒๕๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๒๓.๔๑๕๑								๑๒๐ วัน						

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔



จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด



เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา



ดำเนินการเอง



คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล



ลงนามในสัญญาจ้าง



ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔												หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	ก.ย.๖๔	
๒๖	ค่าจ้างเหมาชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำคลองโคกเคียน อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส เนื้อดินประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๒๗.๐๐๑๙														

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔		ก.ย.๖๔
๖	ค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาแพร่ ต.ป่าเมต อ.เมือง จ.แพร่	กวศ.	๐.๓๑๐๐	    									๑๘๐ วัน				
๗	ค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพิษณุโลก ต.วังพิรุณ อ.วังทอง จ.พิษณุโลก	กวศ.	๐.๓๑๐๐	    								๑๒๐ วัน					
๘	ค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุพรรณบุรี ต.โพธิ์พระยา อ.เมือง จ.สุพรรณบุรี	กวศ.	๐.๒๑๙๐	    								๙๐ วัน					
๙	ค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานราธิวาส ต.โคกเคียน อ.เมือง จ.นราธิวาส	กวศ.	๐.๓๓๔๐	    								๑๒๐ วัน					
๑๐	ค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาอุบลราชธานี ถ.พรหมราช ต.ในเมือง อ.เมือง จ.	กวศ.	๐.๓๑๐๐	    								๑๒๐ วัน					
๑๑	ค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาขอนแก่น ถ.มิตรภาพ อ.เมือง จ.ขอนแก่น	กวศ.	๐.๒๖๕๐	    								๙๐ วัน					
๑๒	ค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม ๖๙๗.๗๗๗๐ ลบ. ปี ๕๙-๖๐ = ๑๘๖.๓๐๒๖ ลบ. ปี ๖๑ = ๖๓.๕๐๓๓ ลบ. ปี ๖๒ = ๑๔.๔๐๗๔ ลบ. ปี ๖๓ = ๔๕.๙๑๕๖ ลบ. ปี ๖๔ = ๓๘๗.๖๔๘๑ ลบ.)	กวศ.	๓๘๗.๖๔๘๑	ลงวันที่ ๓๑ มี.ค.๖๐ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๓													ผลงานร้อยละ ๖๓.๗๐
๑๓	ค่าควบคุมค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร (วงเงินรวม ๑๔.๓๙๐๐ ลบ. ปี ๖๑ = ๒.๘๘๐๐ ลบ. ปี ๖๒ = ๔.๗๗๕๕ ลบ. ปี ๖๓ = - ลบ. ปี ๖๔ = ๖.๗๓๔๕ ลบ)	กวศ.	๖.๗๓๔๕	ลงวันที่ ๒๘ พ.ค.๖๑ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ พ.ย. ๒๕๖๓													ผลงานร้อยละ ๖๓.๗๐

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔		ก.ย.๖๔
๑๔	ค่าก่อสร้างอาคารสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย พร้อม สิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาทราด ต.แหลมงอบ อ.แหลมงอบ จ.ตราด (วงเงินรวม ๓๔.๓๘๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๖.๘๗๖๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๗.๕๐๔๐ ลบ.)	กวศ.	๖.๘๗๖๐													๕๔๐ วัน	
๒.๒.๒ กิจกรรม : ๒. การนำร่อง																	
๑	ค่าปรับปรุงอาคารสถานีนำร่องสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ (วงเงิน รวม ๑๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๘.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๒.๐๐๐๐													๔๒๐วัน	
๒.๒.๓ กิจกรรม : ๓. การตรวจตราและควบคุมการเดินทางเรือ																	
๑	ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ (จท.๑๕๘, จท.๒๑๒, จท.๒๑๔,จท.๒๒๒, จท.๒๑๘, จท.๒๖๔) กรุงเทพมหานคร จำนวน ๖ ลำ	สปว.	๙.๙๒๗๐										๑๘๐ วัน				
๒	ซ่อมเรือขนาดใหญ่ (เรือเดินสมุทร, เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๑, เรือ ตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๔) จำนวน ๓ ลำ	สปว.	๒๒.๓๑๒๐											๒๑๐ วัน			
๓	ค่าปรับปรุงและพัฒนาระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) คลองแสนแสบ	สปว.	๓๙.๓๒๔๔													๒๑๐ วัน	
๔	โครงการจัดซื้อเรือตรวจการณ์ลำน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า ๖๕ ฟุต กรุงเทพมหานคร ๑ ลำ	สปว.	๒๘.๐๐๐๐									๑๒๐ วัน					
๕	โครงการจัดซื้อเรือกู้ภัยความเร็วสูง สีส้ม สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๓ สาขาสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ๑ ลำ	สปว.	๖.๘๐๐๐										๑๘๐ วัน				
๖	โครงการจัดหายานพาหนะเคลื่อนที่บนผิวน้ำ (JETSKI) รวม ๕ รายการ (๘๒๐,๐๐๐ บาท/ลำ (รวม ๖ หน่วย)	สปว.	๔.๙๒๐๐									๙๐ วัน					

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	
๗	โครงการจัดซื้อเรือตรวจการณ์ลุ่มน้ำเนียมท้องแบน รวม ๖ รายการ (๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท/ลำ จำนวน ๖ ลำ)	สปว.	๗.๒๐๐๐	<												

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔												หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	ก.ย.๖๔	
๒.๓	ผลผลิตที่ ๓ : ผลิตและพัฒนาบริการพานิชยนาวี																
๒.๓.๑	กิจกรรม : ๑. ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพานิชยนาวี																
๑	ซ่อมทำประจำปีเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์เรือฝึกสาครวิสัย จ.สมุทรปราการ	พน.	๑๖.๖๖๒๕														

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔		ก.ย.๖๔
๓	แผนงานบูรณาการ																
๓.๑	แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว																
๓.๑.๑	กิจกรรม : ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว																
๑	ก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์สนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณ ต.ปากคลอง อ.ปะทิว จ.ชุมพร	กวศ.	๒๕.๐๐๐๐													๓๖๐ วัน	
๒	ค่าศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี (วงเงิน ๑๘.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๒.๗๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๔.๖๘๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๐.๖๒๐๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๒.๗๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๐.๙๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๑๐.๖๒๐๐ ลบ.)	กวศ.	๔.๖๘๐๐	ลงวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๔													อยู่ระหว่างดำเนินการ
๓	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่ จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรัง และ จ.สตูล) จำนวน ๑ ฉบับ (วงเงิน ๗๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๑๔.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๓๐.๘๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๕.๒๐๐๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๑๐.๕๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๓.๕๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๒๘.๗๐๐๐ ลบ.) (อนุ กมธ. บุท่องเที่ยวปรับลดปี ๖๔ = ๖.๓๘๕ ลบ. คงเหลือ ปี ๖๔ = ๒๔.๔๑๕ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๖.๓๘๕ ลบ. รวมเป็น ๓๕.๐๘๕ ลบ.)	กวศ.	๒๔.๔๑๕๐													๕๔๐ วัน	อยู่ระหว่างพิจารณาผลการประกวดราคา

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

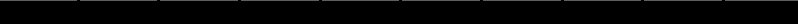
 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔		ก.ย.๖๔
๔	ค่าศึกษาสำรวจออกแบบ ท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี) จำนวน ๑ ฉบับ (วงเงิน ๗๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๑๐.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒๑.๓๕๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๘.๑๕๐๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๑๐.๕๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๓.๕๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๓๘.๑๕๐๐ ลบ.)	กวศ.	๒๑.๓๕๐๐	   												๕๔๐ วัน	อยู่ระหว่างพิจารณาผลการประกวดราคา
๕	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยที่ท่าเทียบเรือโดยสารและท่องเที่ยวปากคลองจิหลาด จ.กระบี่ จำนวน ๑ แห่ง(วงเงิน ๘๐.๐๐๐๐ ลบ.ปี ๖๓ = ๑๒.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๓๒.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๖๐๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๑๒.๐๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๔.๐๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๓๖.๐๐ ลบ.)	กวศ.	๓๒.๐๐๐๐	ลงวันที่ ๒๙ พ.ค. ๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ ม.ค.๖๕													
๖	ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยที่ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว และท่าเทียบเรือหาดรีน อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน ๒ แห่ง (วงเงิน ๑๗๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๒๕.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๔๑.๗๘๖๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๖๔.๗๑๐๕ ลบ. ปี ๖๖ = ๓๘.๐๐๓๕ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๒๕.๕๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๘.๕๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๖๔.๗๑๐๕ ลบ.)	กวศ.	๔๑.๗๘๖๐	ลงวันที่ ๑๘ มิ.ย.๖๓ กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๕ ธ.ค.๖๕													อยู่ระหว่างดำเนินการ
๗	ค่าศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี (วงเงินรวม ๑๘.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๓.๖๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๔.๔๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๓.๖๐๐๐	    												๖๐๐ วัน	

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	
๘	ค่าปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่ทำเรือเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี (วงเงินรวม ๒๕๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๕๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๑๐๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๑๐๐.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๕๐.๐๐๐๐													

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔												หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	ก.ย.๖๔	
๓.๓	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงการ : พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์																
๓.๓.๑	กิจกรรม : ๑. พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์																
๑	ค่าพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW (วงเงิน ๘๒.๐๙๓๙ ลบ.ปี ๖๓ = ๑๒.๓๑๔๑ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๓.๙๕๗๖ ลบ. ปี ๖๕ = ๖๐.๘๒๒๒ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๑๒.๓๑๔๑ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๔.๑๐๔๗ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๕๕.๘๒๒๒ ลบ.) (อนุ กมธ. บูลิจิสติกส์ปรับลดปี ๖๔ = ๕ ลบ. คงเหลือ ปี ๖๔ = ๘.๙๕๗๖ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๕ ลบ. รวมเป็น ๖๐.๘๒๒๒ ลบ.)	สผง. (ทส.)	๘.๙๕๗๖													๕๔๐ วัน	ขอขยาย ระยะเวลาก่อน หนี้ผูกพัน
๒	ค่าปรับปรุงซ่อมแซมท่าเทียบเรือโดยสารในแม่น้ำ เจ้าพระยาและคลองสาขา กรุงเทพฯ และปริมณฑล ประจำปี จำนวน ๘ แห่ง	กวศ.	๒๕.๐๐๐๐													๒๗๐ วัน	
๓	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา เนื้อดินประมาณ ๑,๕๘๓,๓๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๑๓๘.๕๕๘๑													๒๔๐ วัน	
๔	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี เนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๙๑.๖๒๖๔													๒๑๐ วัน	
๕	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย เนื้อดินประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๓๐.๗๑๘๓													๒๑๐ วัน	
๖	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร เนื้อดินประมาณ ๑,๔๑๓,๑๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๑๓๓.๐๓๓๔													๒๔๐ วัน	

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	
๗	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง เนื้อดินประมาณ ๑,๐๐๕,๔๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๑๕๔.๓๖๙๐													

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔												หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	ก.ย.๖๔	
๑๔	ค่าพัฒนาท่าเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับ การให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ เขตกรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล จำนวน ๒๙ แห่ง (วงเงิน ๕๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๗.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๘.๗๕๘๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๓.๗๔๒๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๗.๕๐๐๐ ลบ. ผลัก ไปปี ๖๕ = ๒.๕๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๒๓.๗๔๒๐ ลบ.)	กวศ.	๑๘.๗๕๘๐														ประกวดราคา แล้วอยู่ระหว่าง เสนอ คค. พิจารณา
๑๕	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอน ที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา ๑ แห่ง (วงเงิน ๕๐๐.๐๐๐๐ ลบ.ปี ๖๓ = ๗๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๙๐.๑๗๕๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๒๓.๙๐๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๑๑๐.๙๒๕๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๗๕.๐๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๒๕.๐๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๒๒๓.๙๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๙๐.๑๗๕๐														อยู่ระหว่าง เตรียมลงนาม
๑๖	ค่าควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือ เดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอน ที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงิน ๑๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๓ = ๑.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒.๗๘๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒.๙๓๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๒.๗๙๐๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๑.๕๐๐๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๐.๕๐๐๐ ลบ. รวมปี ๖๕ = ๒.๙๓๐๐ ลบ.)	กวศ.	๒.๗๘๐๐														อยู่ระหว่าง พิจารณาผล การประกวด ราคา
๑๗	ค่าก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือเกียกกาย กรุงเทพฯ (วงเงินรวม ๔๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๙.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๖.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๙.๐๐๐๐														๕๔๐วัน
๑๘	ค่าก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือบางโพ กรุงเทพฯ (วงเงินรวม ๔๕.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๙.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๖.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๙.๐๐๐๐														๕๔๐ วัน

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔												หมายเหตุ
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔	ก.ย.๖๔	
๑๙	ค่าศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (วงเงินรวม ๔๐.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๘.๐๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๒.๐๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๘.๐๐๐๐													๕๔๐ วัน	
๒๐	ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงินรวม ๕๖๓.๗๕๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๑๒.๗๕๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๒๒๕.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๖ = ๒๒๕.๕๐๐๐ ลบ.)	กวศ.	๑๑๒.๗๕๐๐													๙๐๐ วัน	
๒๑	ค่าจ้างควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา (วงเงินรวม ๑๑.๒๗๐๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๒.๒๕๔๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๔.๕๐๘ ลบ. ปี ๖๖ = ๔.๕๐๘ ลบ.)	กวศ.	๒.๒๕๔๐													๙๐๐ วัน	
๓.๔	แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ																
	โครงการ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ																
๓.๔.๑	กิจกรรม : ๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ																
๑	ค่าศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกและฟื้นฟูแม่น้ำมอก (น้ำแม่มอก) จ.สุโขทัย	สพบ.	๑๙.๐๐๐๐													๒๗๐ วัน	
๒	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน รวมระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ. เชียงใหม่ และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ. นครสวรรค์	สพบ.	๒๘.๐๐๐๐													๓๖๐ วัน	
๓	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม รวมระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ. ขอนแก่น	สพบ.	๒๘.๐๐๐๐													๓๖๐ วัน	

แผนการปฏิบัติงาน/โครงการลงทุน และการจัดซื้อครุภัณฑ์ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

 จัดทำ/ทบทวนข้อกำหนดที่ต้องปฏิบัติ/จัดทำแบบรายละเอียด

 เสนอ / ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณา

 ดำเนินการเอง

 คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล/ประกวดราคาและพิจารณาผล

 ลงนามในสัญญาจ้าง

 ดำเนินการตามสัญญา / โครงการ

งาน/โครงการพัฒนา		หน่วยงาน รับผิดชอบหลัก	วงเงินปี ๖๔ (ล้านบาท)	ปี ๖๓	ปีงบประมาณ ๒๕๖๔											หมายเหตุ	
				ก.ย.๖๓	ต.ค.๖๓	พ.ย.๖๓	ธ.ค.๖๓	ม.ค.๖๔	ก.พ.๖๔	มี.ค.๖๔	เม.ย.๖๔	พ.ค.๖๔	มิ.ย.๖๔	ก.ค.๖๔	ส.ค.๖๔		ก.ย.๖๔
๔	ค่าจ้างเหมาขุดลอกร่องน้ำร่องกลางทะเลสาบสงขลาตอนล่าง เพื่อพัฒนาและฟื้นฟูทะเลสาบสงขลาตอนล่าง จ.สงขลา (ตั้งแต่ กม. ๒ - กม. ๔) เนื้อดินประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.	สพบ.	๑๐๐.๕๓๑๗									๑๕๐ วัน					
๕	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน รวมระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ. เชียงใหม่ และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ. นครสวรรค์ (วงเงินรวม ๕๒.๕๐๐๐ ลบ.ปี ๖๓ = ๗.๘๗๕๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๑.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๓.๑๒๕๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๗.๘๗๕๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๒.๖๒๕๐ ลบ. รวทปี ๖๕ = ๓๓.๑๒๕๐ ลบ.)	สพบ.	๑๑.๕๐๐๐												๓๖๐ วัน	อยู่ระหว่าง หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง พิจารณาก่อน ลงนาม	
๖	ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม รวมระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ. ขอนแก่น (วงเงินรวม ๕๒.๕๐๐๐ ลบ.ปี ๖๓ = ๗.๘๗๕๐ ลบ. ปี ๖๔ = ๑๑.๕๐๐๐ ลบ. ปี ๖๕ = ๓๓.๑๒๕๐ ลบ.) (ปี ๖๓ นำเข้า พ.ร.บ. โอน ร้อยละ ๕ คงเหลือ = ๗.๘๗๕๐ ลบ. ผลักไปปี ๖๕ = ๒.๖๒๕๐ ลบ. รวทปี ๖๕ = ๓๓.๑๒๕๐ ลบ.)	สพบ.	๑๑.๕๐๐๐												๓๖๐ วัน	อยู่ระหว่าง หน่วยงานที่ เกี่ยวข้อง พิจารณาก่อน ลงนาม	

แผนงานประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

แผนการกำกับดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๑. เหตุผลความจำเป็น

กรมฯ มีอำนาจหน้าที่หลักในการควบคุม กำกับ ดูแล บริหารงานและส่งเสริมการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี อันได้แก่ การเดินเรือ การนำร่อง การจอดทะเบียนเรือ การใช้เรือหรือพาหนะทางน้ำอื่นทุกประเภท การปรับปรุงดูแลรักษาแม่น้ำ ลำคลอง หรือเส้นทางน้ำให้สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรไปมารวมกันเป็นทางสาธารณะเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย รวมทั้งดูแลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางน้ำให้อยู่ในสภาพดีปราศจากมลภาวะ และดำเนินการตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม อีกทั้งยังมีหน้าที่สำคัญในการพัฒนางานด้านการขนส่งทางน้ำอื่นๆ ของประเทศ เช่น การพัฒนาท่าเรือ การพัฒนาร่องน้ำทางเดินเรือด้วยการขุดลอกร่องน้ำ ซึ่งนอกจากจะทำให้เรือสามารถสัญจรได้โดยสะดวกและปลอดภัยแล้วยังช่วยรักษาสภาพทางชลศาสตร์และช่วยให้การระบายน้ำเป็นไปด้วยดี อันเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาอุทกภัยได้อีกทางหนึ่ง ตลอดจนการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น และเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง การจัดทำแผนที่ร่องน้ำต่างๆ การควบคุมป้องกันการล่องลำลำนน้ำโดยการปักหลักเขต และการผลิตบุคลากรประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากลและเพียงพอต่อความต้องการของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันกรมฯ มีนโยบายในการรักษาสภาพธรรมชาติของลำน้ำ และป้องกันการล่องลำลำนน้ำอันเป็นพื้นที่สาธารณะ ซึ่งได้มอบให้สำนักงานการขนส่งทางน้ำภูมิภาคและสาขาทั่วประเทศดำเนินการสำรวจเส้นทางแม่น้ำในแม่น้ำสายหลัก และปักหลักเขตเพื่อกำหนดแนวเขตแม่น้ำ ลำคลอง ชายฝั่งทะเล ให้มีความเป็นรูปธรรมตลอดจนเป็นการรักษาและคงไว้ซึ่งสภาพแม่น้ำ ลำคลอง ชายฝั่งทะเล ให้เป็นธรรมชาติที่สุด

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อกำกับดูแลความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

๓. เป้าหมาย

๓.๑ งานออกใบสำคัญ จำนวน ๒๓๓,๐๐๐ ฉบับ (สทบ., สปว.(ตท., ศจป.), สมร., กคร., กพว., กกพ. และ จภ. ๑-๗)

๓.๒ งานตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ จำนวน ๑๗๕,๐๐๐ ครั้ง (สมร., สปว.(สด., วล.),จภ. ๑-๗)

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๕. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๖. แผนการดำเนินงาน จะดำเนินงานให้บริการ ดังนี้

๖.๑ งานออกใบสำคัญ

สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ

๑. การออกและการดำเนินการเกี่ยวกับใบทะเบียนเรือไทย

๑.๑ การจดทะเบียนเรือเพื่อขอรับใบทะเบียนเรือไทย

๑.๒ การโอนกรรมสิทธิ์เรือไทย/การขายฝากเรือ

๑.๓ การจำนองเรือไทย ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช ๒๔๘๑

๑.๔ การจำนองเรือไทย ตามพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๗

- ๑.๕ การหมายเหตุแก้ไขข้อความในสัญญาจ้าง/เพิ่มและไม่เพิ่มทุนทรัพย์
- ๑.๖ การไถ่ถอนจ้าง
- ๑.๗ การเปลี่ยนแปลงตัวเรือ (ขยายตัวเรือ/ลดขนาดเรือ/เปลี่ยนเครื่องยนต์)
- ๑.๘ การตรวจสอบแก้ไขรายการขนาดเรือ
- ๑.๙ การเปลี่ยนประเภทเรือ/ประเภทการใช้
- ๑.๑๐ การเปลี่ยนชื่อเรือ
- ๑.๑๑ การเปลี่ยนผู้ควบคุมเรือ
- ๑.๑๒ การโอนเมืองท่าขึ้นทะเบียนเรือ
- ๑.๑๓ การแก้ไขรายการอื่น ๆ
- ๑.๑๔ การออกใบแทนใบทะเบียนเรือไทย
- ๑.๑๕ การยกเลิกการจดทะเบียนเรือ (ใบทะเบียนเรือไทย)
- ๑.๑๖ การถอนทะเบียนเรือ

๒. การออกและดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตใช้เรือ

- ๒.๑ การขอรับใบอนุญาตใช้เรือครั้งแรก
- ๒.๒ การต่ออายุใบอนุญาตใช้เรือ
- ๒.๓ การโอนกรรมสิทธิ์เรือ (เรือขนาดต่ำกว่า ๕ ตันกรอส)
- ๒.๔ การแก้กรรมสิทธิ์เรือ (เรือขนาดตั้งแต่ ๕ ตันกรอสขึ้นไป)
- ๒.๕ การเปลี่ยนแปลงตัวเรือ (ขยายตัวเรือ/ลดขนาดเรือ/เปลี่ยนเครื่องยนต์)
- ๒.๖ การตรวจสอบแก้ไขรายการขนาดเรือ
- ๒.๗ การเปลี่ยนประเภทเรือ/ประเภทการใช้/เขตการเดินเรือ
- ๒.๘ การเปลี่ยนชื่อเรือ
- ๒.๙ การโอนเมืองท่าขึ้นทะเบียนเรือ
- ๒.๑๐ การแก้ไขรายการอื่น ๆ
- ๒.๑๑ การออกสำเนาใบอนุญาตใช้เรือ
- ๒.๑๒ การแจ้งงดใช้เรือ
- ๒.๑๓ การยกเลิกการจดทะเบียนเรือ (ใบอนุญาตใช้เรือ)

๓. การดำเนินการเกี่ยวกับใบอนุญาตใช้เรืออื่นๆ

- ๓.๑ ออกใบอนุญาตให้เรือกลเดินเรือประจำทาง
- ๓.๒ ออกหนังสืออนุญาตให้บุคคลผู้ไม่ต้องด้วยลักษณะที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือไทยทำการค้าในน่านน้ำไทย (มาตรา ๗ ทวิ)
- ๓.๓ ออกหนังสือรับรองการถอนสัญชาติ
- ๓.๔ ออกหนังสือรับรองการยกเลิกใบอนุญาตใช้เรือ
- ๓.๕ การออกบัตรผู้สูงอายุเรือประจำทาง

สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ (ส่วนตรวจท่า)

๑. การออกใบสำคัญ สำหรับการรับแจ้งและตรวจปล่อยเรือเดินทะเลขนาด ๖๐ ตันกรอสขึ้นไป เข้า-ออก ท่าเรือกรุงเทพ
๒. การออกใบสำคัญ สำหรับการกำหนดที่จอดเรือการขนถ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และวัตถุอันตรายในเขตท่า
๓. การออกใบสำคัญ สำหรับการรับรองมาตรฐานบรรจุภัณฑ์สินค้าอันตราย

๔. การออกใบสำคัญ สำหรับการอนุญาตจอดเรือนอกเขต จอดแพ จอดเรือเก็บสินค้า และการเคลื่อนย้ายเรือ

๕. การออกใบสำคัญ สำหรับการอนุญาตให้ก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ การอนุญาตให้ใช้ท่าเทียบเรือ และวางทุ่นผูกเรือ

๖. การออกหนังสือรับรองการปฏิบัติของท่าเรือเพื่อการรักษาความปลอดภัย (SoCPF) และการตรวจสอบประจำปี เพื่อสลักหลังหนังสือรับรองการปฏิบัติของท่าเรือเพื่อการรักษาความปลอดภัย (SoCPF)

๗. การสอบความรู้เพื่อออกใบประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ ฝ่ายเดินเรือ

สำนักมาตรฐานเรือ

๑. การตรวจและอนุมัติแบบแปลนเรือ

๒. การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือ

๓. การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย

๔. การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรอง (CERTIFICATES) ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

๕. การตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก (เรือเดินในประเทศ)

๖. การออกหนังสือมอบอำนาจให้ CLASSIFICATION SOCIETY เพื่อตรวจและออกใบสำคัญรับรอง (CERTIFICATES)

๗. การออกใบสำคัญรับรองอนุมัติอุปกรณ์ประจำเรือ

๘. การออกใบสำคัญรับรองสถานบริการอุปกรณ์ประจำเรือ

กองมาตรฐานคนประจำเรือ

๑. การกำหนดมาตรฐานหลักสูตรคนประจำเรือ

๒. การสอบความรู้หรือการรับรองผู้ทำการในเรือ

๓. การจดทะเบียน ควบคุมคนประจำเรือและการออกหนังสือคนประจำเรือ

๔. การจ้างและเลิกจ้างคนประจำเรือ

๕. การจัดทำประกาศนียบัตรแสดงความรู้ความสามารถของผู้ทำการในเรือ ทั้งฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือ

๖. การพิจารณาอนุมัติ และจัดทำประกาศนียบัตรรับรองประกาศนียบัตรของรัฐภาคีอื่น, การจัดทำประกาศนียบัตรรับรองประเภทต่างๆ และการพิจารณาการยกเว้นประกาศนียบัตรต่างๆ

๗. การออกประกาศนียบัตรสุขภาพคนประจำเรือของฝ่ายทะเบียนประวัติฯ

และตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ได้มีการปรับปรุงในฝ่ายสัญญาคนประจำเรือเกี่ยวกับการทำสัญญาคนประจำเรือการจ้างลงทำการในเรือและการตรวจสอบระยะเวลาการปฏิบัติงานในเรือของคนประจำเรือ โดยปรับปรุงกระบวนการเข้าสู่ระบบ e-service เพื่อเป็นการสร้างความพึงพอใจให้กับผู้รับบริการมากขึ้น

๖.๒ งานตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

งานตรวจตราการขนส่งทางน้ำ

- การตรวจตราเพื่อปราบปรามผู้ละเมิดกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย
- การตรวจตราเพื่อรักษาระเบียบการจราจรทางน้ำ
- การตรวจตราเพื่อควบคุมการจราจรทางน้ำในพิธีต่างๆ
- การตรวจตราเพื่อรักษาความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน

- การตรวจตราเพื่อระวัง ดูแล รักษาที่ดินสาธารณะสมบัติของแผ่นดินที่ติดกับแหล่งน้ำสาธารณะที่อยู่ในความดูแลของเจ้าท่า (การชี้ระวังแนวเขตที่ดินฯ)

งานตรวจเรือและตรวจท่า

- ตรวจเรือเข้าจอดที่ท่า/ รับรายงานเรือเข้า
- ตรวจเรือยอร์ชเข้า ตาม ม.๒๐
- การตรวจสอบสถานที่ขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือ
- การตรวจสอบสภาพท่า และสถานที่ก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

งานตรวจควบคุมเรือในเมืองท่า

- ตรวจเรือต่างชาติที่เข้าเมืองท่า
- ตรวจเรือตามที่ได้รับแจ้งจากประเทศสมาชิก Tokyo MOU

๖.๓ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๑ - ๗

นอกจากจะดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ตามที่ได้รับมอบหมายในเขตพื้นที่ที่อธิบดีกำหนด ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมายแล้ว ยังมีแผนการดำเนินงานดังนี้

๑) การออกปฏิบัติราชการของหน่วยปฏิบัติการเฉพาะกิจฯ ในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค

๒) การออกปฏิบัติราชการในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค

๓) การออกหน่วยบริการประชาชนนอกที่ตั้งสำนักงาน

๔) การออกตรวจตราปราบปรามผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย

๕) การดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจตราเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์

๖) การดำเนินอื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย เช่น แผนการดำเนินงานตามระบบคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ, การประชุมบุคลากรของหน่วยงานในสังกัดสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค เป็นต้น

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ประชาชนจะได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ในการใช้บริการขนส่งทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ

- งานออกไปสำคัญ จำนวน ๒๓๓,๐๐๐ ฉบับ (สทบ., สปว.(ตท., ศจป.), สมร., กคร., กพว., กกพ. และ จก. ๑-๗)
- งานตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ จำนวน ๑๗๕,๐๐๐ ครั้ง (สมร., สปว. (สด., วล.), จก. ๑-๗)

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ

- ความถูกต้อง ครบถ้วน ของการดำเนินการออกไปสำคัญ และการตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ

แผนการทำการนำร่องให้เกิดความปลอดภัย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

สำนักนำร่อง

๑. เหตุผลความจำเป็น

สำนักนำร่องมีหน้าที่

- ๑) ศึกษาและพัฒนาระบบ รูปแบบ และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการนำร่องเรือ และระบบการประกอบกิจการนำร่อง
- ๒) ดำเนินการเกี่ยวกับการนำร่องตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย
- ๓) เสนอแนะเกี่ยวกับการกำหนดเขตท่าเรือน่านน้ำใดๆ ให้เป็นเขตที่ต้องเดินเรือโดยผู้นำร่อง
- ๔) เสนอแนะเกี่ยวกับการออกข้อบังคับที่เกี่ยวกับการนำร่อง
- ๕) ดำเนินการเกี่ยวกับการฝึกอบรมและสอบความรู้ผู้นำร่องรัฐบาลและนำร่องพิเศษ

๒. วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อให้การเดินเรือโดยใช้ผู้นำร่องในหรือนอกเขตบังคับใช้ผู้นำร่องเกิดความปลอดภัย
- ๒) การเรียกเก็บค่าจ้างนำร่องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

๓. เป้าหมาย

- ๑) ออกใบสำคัญ ใบอนุญาตผู้นำร่องรัฐบาล
ใบอนุญาตผู้นำร่องพิเศษ
- ๒) การทำการนำร่องเรือ จำนวน ๔๑,๖๐๐ เที่ยว
- ๓) การชำระค่าจ้างนำร่อง

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๕. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๖. แผนการดำเนินงาน

- ๑) งานออกใบสำคัญ (ใบอนุญาต) การออกใบอนุญาตผู้นำร่องรัฐบาลและการออกใบอนุญาตผู้นำร่องพิเศษ
- ๒) งานทำการนำร่องเรือ
นำร่องเรือเข้า – ออกและเลื่อนในเขตบังคับใช้ผู้นำร่องทั้ง ๖ เขตท่า (เขตท่าเรือกรุงเทพ เขตท่าเรือศรีราชา เขตท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ เขตท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด เขตท่าเรือจังหวัดสงขลา เขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต)
- ๓) งานการเงินการนำร่อง
 - ๓.๑) การวางมัดจำด้วยเงินสดหรือหนังสือสัญญาค้ำประกันในการขอใช้ผู้นำร่อง
 - ๓.๒) ออกใบแจ้งหนี้เรือขอใช้ผู้นำร่องเรือที่ออกจากเขตท่าไปแล้ว
 - ๓.๓) เก็บเงินค่าจ้างนำร่องจากเรือที่ขอใช้บริการนำร่อง
 - ๓.๔) ตรวจสอบและติดตามให้ผู้ประกอบการชำระค่าจ้างนำร่องให้เป็นปัจจุบัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑) การขนส่งทางน้ำมีความปลอดภัย
- ๒) รายได้จากการนำร่อง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ

- งานออกไปสำคัญใบอนุญาตผู้นำร่อง
- งานทำการนำร่องเรือ จำนวน ๔๑,๖๐๐ เที่ยว
- งานรับชำระเงินค่าจ้างนำร่อง

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ

- ความถูกต้อง ครบตามจำนวนที่ขอให้ออกใบอนุญาตผู้นำร่อง
- จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการนำร่องน้อยกว่าเกณฑ์มาตรฐาน
- เรียกเก็บเงินค่าจ้างนำร่องได้ตามเวลาที่กำหนด

แผนการฝึกอบรมเจ้าพนักงานนำร่องให้มีความรู้ ความสามารถ ในการนำร่องเรือขนาดใหญ่ประเภทต่างๆ ที่สถาบันต่างประเทศ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ สำนักนำร่อง

๑. เหตุผลความจำเป็น

เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยการเพิ่มขนาดของเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าให้มีขนาดใหญ่มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าได้มากขึ้น และส่งสินค้าไปยังท่าเรือหลักที่สำคัญในทวีปต่าง ๆ ได้

ในการบังคับควบคุมเรือที่มีขนาดใหญ่ในบริเวณเขตท่าเรือให้ปลอดภัยนั้น จะต้องใช้ผู้นำร่องที่มีประสบการณ์ และความชำนาญสูงมาก ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องส่งเจ้าพนักงานนำร่องเดินทางไปฝึกอบรมหลักสูตร Manned Model Ship Handling เพื่อให้ผู้ที่เข้ารับการฝึกอบรมได้รับความรู้ใหม่เพิ่มเติม และเทคนิคพิเศษในการบังคับเรือขนาดใหญ่ ซึ่งเป็นการเพิ่มประสบการณ์และความชำนาญแก่ผู้เข้ารับการฝึกอบรม

๒. วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อพัฒนาความรู้ และเทคนิคใหม่ๆ ในการบังคับเรือขนาดใหญ่ในพื้นที่จำกัด ให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยที่นานาชาติยอมรับ
- ๒) ปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานให้เพิ่มสูงขึ้น สามารถเพิ่มขนาดของเรือที่จะมาใช้ท่าเรือที่มีอยู่เดิมแล้ว

๓. เป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย คือเจ้าพนักงานนำร่องชั้นอาวุโส โดยส่งเจ้าพนักงานนำร่องจำนวนขั้นต่ำ ๔ นาย เข้ารับการฝึกการนำร่องเรือขนาดใหญ่ ประเภทต่างๆ ที่สถาบันต่างประเทศ

๔. ประมาณการค่าใช้จ่าย ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๕. ระยะเวลาดำเนินการ มกราคม ๒๕๖๔ – พฤษภาคม ๒๕๖๔

๖. แผนการดำเนินงาน

- ๑) ตั้งคณะกรรมการรับผิดชอบโครงการ
- ๒) ทำแผนการเดินทางและการฝึกอบรมที่สถาบันต่างประเทศ (Manned Model Ship Handling)
- ๓) คัดเลือกตัวผู้เข้ารับการฝึกอบรม
- ๔) ดำเนินการทางด้านการส่งเจ้าพนักงานนำร่องไปฝึกอบรม
- ๕) เข้ารับการฝึกอบรม ณ สถาบันต่างประเทศ
- ๖) สรุปการฝึกและผลการฝึกอบรม

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. สามารถนำเรือคอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ได้ถึง ๓๖๗ เมตร เข้าเทียบท่าในเขตท่าเรือแหลมฉบังและเรือบรรทุกก๊าซ LNG ขนาดความยาว ๓๔๖ เมตร เข้าเทียบท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดได้อย่างปลอดภัย เพื่อตอบสนองการขยายตัวของเขตท่าเรือตามโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
๒. ทำให้สามารถแข่งขันในด้านโลจิสติกส์ ทางน้ำกับต่างประเทศได้

แผนการปฏิบัติงานด้านการพัฒนาพาณิชย์นาวี (การส่งเสริม) ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

๑. เหตุผลความจำเป็น

กรมเจ้าท่าเป็นหนึ่งในกลุ่มภารกิจด้านการขนส่งของกระทรวงคมนาคม มีภารกิจหน้าที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี โดยกองส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบการกำหนดมาตรการส่งเสริม พัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี มุ่งหวังส่งเสริม สนับสนุนให้กิจการและผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีมีศักยภาพ ความเข้มแข็ง และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันตามสภาพการด้านพาณิชย์นาวีที่เผชิญอยู่ในกระแสโลกาภิวัตน์ โดยได้จัดทำแผนการดำเนินงานตามแนวทางยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี ๖ ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วยเรื่องกองเรือ การขนส่งชายฝั่งและลำน้ำ อู่เรือ ท่าเรือ บุคลากรด้านพาณิชย์นาวี และการเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการที่เกี่ยวกับการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ร่วมกับการนำข้อเสนอแนะของภาคเอกชนต่าง ๆ มาดำเนินการเพื่อพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีให้เป็นส่วนสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีเป็นไปอย่างมีระบบ ต่อเนื่อง และสอดคล้องกับสถานการณ์ทั้งของโลกและของประเทศในปัจจุบัน จึงได้จัดทำแผนการปฏิบัติงานด้านการพัฒนาพาณิชย์นาวีเพื่อใช้เป็นแนวทางนำไปสู่การส่งเสริมพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี เพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการและลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีขีดความสามารถและศักยภาพในการแข่งขัน รวมถึงลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ตลอดจนสร้างแรงจูงใจในการปรับเปลี่ยนมาใช้ในการขนส่งทางน้ำ โดยมุ่งเน้นการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่งทะเลให้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ

๓. เป้าหมาย

ด้านส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

๓.๑ จัดทำ/ผลักดัน นโยบาย มาตรการ แผนงาน โครงการ ข้อเสนอแนะ แนวทางการส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

๓.๒ บูรณาการหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อขับเคลื่อน การส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวีและเสริมสร้างความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการ

๓.๓ เสนอแนะการปรับปรุงกฎระเบียบในการปฏิบัติงานให้มีความชัดเจนเพื่ออำนวยความสะดวกพร้อมเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจให้ผู้รับบริการ

๓.๔ ให้ความเห็น ข้อเสนอแนะ เผยแพร่และแลกเปลี่ยนข้อมูลกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการประสานงานการพัฒนาส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

๕. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๖. แผนการดำเนินงาน

ศึกษา วิเคราะห์ และประสานงาน เพื่อจัดทำ/ผลักดัน มาตรการ ข้อเสนอแนะ แนวทางการส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี เพื่อแก้ไขปัญหา อุปสรรคในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีรวมทั้ง

ดำเนินแผนงาน มาตรการ โครงการ และติดตามประเมินผล เพื่อสนับสนุนธุรกิจและผู้ประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวีในด้านต่าง ๆ ดังนี้

๖.๑ เสนอนโยบายและแผนการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีและกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องโดยมุ่งเน้นการสร้างศักยภาพในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ

โดยนำผลจากการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน ที่ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา และแผนปฏิบัติการที่สัมพันธ์กับมิติการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์หลักอื่น ๆ ของประเทศ รวม ๖ ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านกายภาพ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัล ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการ ยุทธศาสตร์การพัฒนาบุคลากรพาณิชย์นาวี ยุทธศาสตร์การสร้างเครือข่ายธุรกิจพาณิชย์นาวีและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และยุทธศาสตร์การพัฒนาพาณิชย์นาวีที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มาขับเคลื่อนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดนโยบายผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางเรือเพื่อนำไปสู่ศูนย์กลางพาณิชย์นาวีของอาเซียน

๖.๒ กำหนดมาตรการการพัฒนา ส่งเสริม ค้ำครองการประกอบกิจการพาณิชย์นาวี และติดตามปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้มาตรการพาณิชย์นาวี

- ศึกษาวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการ ด้านการเงิน การคลัง การส่งเสริมการลงทุน และมาตรการด้านอื่น ๆ สำหรับกิจการพาณิชย์นาวีและกิจการเกี่ยวเนื่อง

- เสนอความเห็นในการส่งเสริมการลงทุน เพื่อสนับสนุนการลงทุนในกิจการขนส่งทางเรือ กิจการเรือสนับสนุนอุตสาหกรรมสำรวจและผลิตปิโตรเลียมในทะเลของไทย และกิจการเรือเฟอร์รี่ ให้ได้รับสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุน

- ปรับปรุงหลักเกณฑ์การพิจารณาให้การสนับสนุนการส่งเสริมการลงทุนในกิจการเรือ

- ติดตามประเมินผลและทบทวน นโยบาย แผนงานและมาตรการในการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

๖.๓ ศึกษา วิจัย ประสานงานในทางวิชาการเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี และรวบรวมข้อมูลเพื่อเผยแพร่รวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- การปรับปรุงกฎหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการด้านพาณิชย์นาวี

- การให้ความเห็น ข้อเสนอแนะ และประสานความร่วมมือในการเข้าร่วมตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศหรือพันธกรณีตามอนุสัญญา/ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี

- รวบรวม วิเคราะห์ จัดเก็บ ประมวลผล จัดทำข้อมูลด้านพาณิชย์นาวี

๖.๔ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการประสานงานการพัฒนา ส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี กับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๖.๕ ทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีและปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการฯ มอบหมาย

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑) ผู้ประกอบการมีขีดความสามารถและศักยภาพในการแข่งขันในระดับสากล

๒) ผู้ใช้บริการปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบการขนส่งทางน้ำมากขึ้น

๓) การประกอบกิจการพาณิชย์นาวีเกิดประสิทธิภาพในเชิงเศรษฐกิจ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการได้ตามแผนงานและมาตรการ

แผนปฏิบัติงานด้านการพัฒนาพาณิชย์นาวี (การกำกับดูแล) ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔
กองกำกับการพาณิชย์นาวี

❖ **กลุ่มกำกับกิจการท่าเรือ**

- ต่ออายุใบอนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ตาม ปว. ๕๘ จำนวน ๔๔ ราย ดังนี้
 - ๑. บริษัท เลนโซ่ เทอร์มินอล จำกัด (สมุทรปราการ)
 - ๒. บริษัท ทรีฟายล์สตาพร จำกัด (สมุทรปราการ)
 - ๓. บริษัท ท่าเรือขนอม จำกัด (นครศรีธรรมราช)
 - ๔. บริษัท ไทยชูการ์ เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (สมุทรปราการ)
 - ๕. บริษัท อุตสาหกรรมแป้งข้าวสาลีไทย จำกัด (สมุทรปราการ)
 - ๖. บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด (สงขลา)
 - ๗. บริษัท เอ็น พี มารีน จำกัด (สุราษฎร์ธานี)
 - ๘. บริษัท คลังสินค้า เคมี จำกัด (บางครุ) (สมุทรปราการ)
 - ๙. บริษัท ไทยออยล์ จำกัด (ชลบุรี)
 - ๑๐. บริษัท มิตรผลคลังสินค้า จำกัด (สมุทรปราการ)
 - ๑๑. บริษัท ยูไนเต็สดัตตาคารด์เทอร์มินัลจำกัด (มหาชน) (สมุทรปราการ)
 - ๑๒. บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์เทอร์มินัล ๑ จำกัด (LCB ๑) (ชลบุรี)
 - ๑๓. เทศบาลตำบลเกาะพะงัน (สุราษฎร์ธานี)
 - ๑๔. เทศบาลเมืองดอนสัก (สุราษฎร์ธานี)
 - ๑๕. บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (กรุงเทพฯ)
 - ๑๖. บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด (ชลบุรี)
 - ๑๗. บริษัท บีดีเอส เทอร์มินอล จำกัด (สมุทรปราการ)
 - ๑๘. บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (กรุงเทพมหานคร)
 - ๑๙. บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (โรงแยกก๊าซธรรมชาติขนอม) (นครศรีธรรมราช)
 - ๒๐. บริษัท พี.แอนด์ เอส.มิลลิ่ง จำกัด (อยุธยา)
 - ๒๑. บริษัท มาบตาพุดแทงค์ เทอร์มินัล จำกัด (ระยอง)
 - ๒๒. บริษัท ยูเอ็มเอส พอร์ต เซอร์วิสเชส จำกัด (อยุธยา)
 - ๒๓. บริษัท เวิลด์ แอล.พี.จี. กรุป จำกัด (ฉะเชิงเทรา)
 - ๒๔. บริษัท อีสเทอร์นซีແหลมฉบัง เทอร์มินอล จำกัด (ชลบุรี)
 - ๒๕. บริษัท เอจีอี เทอร์มินอล จำกัด (อยุธยา)
 - ๒๖. บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ชลบุรี)
 - ๒๗. บริษัท พีทีที แอลเอ็นจี จำกัด (ระยอง)
 - ๒๘. บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (สงขลา)
 - ๒๙. บริษัท ระยอง เทอร์มินัล จำกัด (ระยอง)
 - ๓๐. บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินอล จำกัด (ระยอง)
 - ๓๑. บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (ท่าเรือแหลมฉบัง A๕) (ชลบุรี)
 - ๓๒. บริษัท เอ็ม ซี สยามโลจิสติกส์ จำกัด (สมุทรปราการ)
 - ๓๓. บริษัท ที เอส ขนส่งและโลจิสติกส์ จำกัด (ท่า ๑๖C) (สมุทรปราการ)

๓๔. บริษัท ัญญกิจเซอร์วิส จำกัด (สมุทรปราการ)
๓๕. บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (สุราษฎร์ธานี)
๓๖. บริษัท ยูนิคแก๊ส แอนด์ ปีโตรเคมีคัลส์ จำกัด(มหาชน)(สุราษฎร์ธานี)
๓๗. บริษัท ฮัทชีสัน แหลมฉบั๋ง เทอร์มินัล จำกัด (A๓) (ชลบุรี)
๓๘. บริษัท เซลล์แห่งประเทศไทย จำกัด (สมุทรสงคราม)
๓๙. บริษัท ไทยเซ็นทรัลเคมี จำกัด (มหาชน) (สมุทรปราการ)
๔๐. บริษัท สยามเคมี จำกัด (มหาชน) (สมุทรปราการ)
๔๑. บริษัท พวงพัฒนา จำกัด (สมุทรปราการ)
๔๒. บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) (ท่าเรือทิศตะวันตก) (ระยอง)
๔๓. บริษัท ไทยพบลิคพอร์ท จำกัด (ชลบุรี)
๔๔. บริษัท ไทยแหลมฉบั๋ง เทอร์มินัล จำกัด (A๒) (ชลบุรี)

- ติดตามความคืบหน้าในเรื่องการจัดทำแผนรักษาความปลอดภัยสำหรับท่าเรือ)ISPS Code(
- ติดตามการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขขั้วข่ายใบอนุญาต การส่งรายงานประจำเดือน และรายงานประจำปี
- การตรวจสอบการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- การตรวจสอบการเรียกเก็บอัตราค่าภาระ
- การดำเนินการตามนโยบายของกรมเจ้าท่าในการจัดระเบียบท่าเรือ

❖ กลุ่มกำกับกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ดำเนินการจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ/ต่ออายุใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ/จดทะเบียนการตั้งตัวแทน/ต่ออายุใบทะเบียนการตั้งตัวแทน/ขอรับใบแทนใบทะเบียน/จดทะเบียนขออนุญาตตั้งสาขา/การเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในใบทะเบียน และจดทะเบียนผู้ประกอบการอยู่เรือ/การออกหนังสือรับรองขีดความสามารถอยู่เรือ รวม ๔๐ ราย

๑. บริษัท ฮิตาชิ ทรานสปอร์ต ซิสเต็ม แวนเทค (ประเทศไทย) จำกัด
๒. บริษัท โกลบอล ดิสทริบิวชั่น อลิอันซ์ (ประเทศไทย) จำกัด
๓. บริษัท เมลโค โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๔. บริษัท คลาสสิกวัน (ไทยแลนด์) จำกัด
๕. บริษัท โคโนอิเกะ เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด
๖. บริษัท สตาร์ คอนคอร์ด (ประเทศไทย) จำกัด
๗. บริษัท ทรานสบาวด์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๘. บริษัท ดีเมอริโก เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด
๙. บริษัท เฟดเอ็กซ์ เทรด เน็ตเวิร์คส์ ทรานสปอร์ต แอนด์ โบรคเคอริจ (ประเทศไทย) จำกัด
๑๐. บริษัท โลจิเทม (ประเทศไทย) จำกัด
๑๑. บริษัท เอส.เอ็น.พี.โลจิสติกส์ จำกัด
๑๒. บริษัท แมกนัส ลอจิสติก จำกัด
๑๓. บริษัท อินดิโกไลน์ จำกัด
๑๔. บริษัท ฟอลคอน โลจิสติกส์ โซลูชั่น จำกัด
๑๕. บริษัท บันได โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๑๖. บริษัท อัทโมสท์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด

๑๗. บริษัท ออล คาร์โก้ แทรพฟิค จำกัด
๑๘. บริษัท ซี.ที.เอ. จำกัด
๑๙. บริษัท โพลาร์ สตาร์ จำกัด
๒๐. บริษัท เอ็ม พลัส อาร์ พอร์เวิร์ดดิ้ง (ประเทศไทย) จำกัด
๒๑. บริษัท ไฟลอต แอร์คาร์โก้ จำกัด
๒๒. บริษัท แชนเดิล อินเตอร์ เพรท โลจิสติกส์ จำกัด
๒๓. บริษัท ทีซีซี โลจิสติกส์ จำกัด
๒๔. บริษัท เอส จี แอล โลจิสติกส์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด
๒๕. บริษัท อาร์อาร์ โลจิสติกส์ จำกัด
๒๖. บริษัท แม็กซ์ เวิลด์ โลจิสติกส์ จำกัด
๒๗. บริษัท ทริฟเฟิล ไอ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน)
๒๘. บริษัท ทรานซี โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด
๒๙. บริษัท เคอรี่ แปซิฟิค (ประเทศไทย) จำกัด
๓๐. บริษัท ซีวา เพรท (ประเทศไทย) จำกัด
๓๑. บริษัท ลีโอแอร์คาร์โก จำกัด
๓๒. บริษัท ออล-เวย์ โลจิสติกส์ จำกัด
๓๓. บริษัท จีโอทีส ไทย จำกัด
๓๔. บริษัท แกรนด์ลิงค์ โลจิสติกส์ จำกัด
๓๕. บริษัท ดับบลิว พี แอล โลจิสติกส์ จำกัด
๓๖. บริษัท บีดีพี เอเชีย-แปซิฟิค จำกัด
๓๗. บริษัท อีเกิลส์ แอร์แอนด์ซี (ประเทศไทย) จำกัด
๓๘. บริษัท แวนการ์ด โลจิสติกส์ เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด
๓๙. บริษัท ฮาแพค-ลอยด์ (ประเทศไทย) จำกัด
๔๐. บริษัท จี.อี. โลจิสติกส์ จำกัด

❖ กลุ่มกำกับกิจการพาณิชย์นาวี

ดำเนินการดังนี้

๑. การแจ้งการใช้เรือไทย รวม ๕๐ เรือ
๒. การขออนุญาตใช้เรืออื่นที่มีใช้เรือไทย รวม ๔,๐๐๐ ฉบับ
๓. การอนุญาตให้เข้าและใช้เรืออื่นที่มีใช้เรือไทยเพื่อให้ได้รับสิทธิและประโยชน์เช่นเดียวกับเรือไทย รวม ๗ ลำ
๔. การขอชำระค่าธรรมเนียมพิเศษ รวม ๒๕๐ เรือ
๕. จัดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล / แก้ไขเปลี่ยนแปลงชื่อ ที่อยู่ เพิ่มสาขา รวม ๕๐ ราย

แผนการผลิต ฝึกอบรม และพัฒนาคนประจำเรือ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี

๑. เหตุผลความจำเป็น

ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวี มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการผลิตคนประจำเรือทุกระดับชั้นให้เพียงพอับความต้องการของตลาดแรงงาน เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชยนาวีของประเทศ ตลอดจน พัฒนา ฝึกอบรมเพื่อเพิ่มวิทยฐานะคนประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากลสอดคล้องกับข้อกำหนดในอนุสัญญาว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการปฏิบัติหน้าที่ยามในเรือของคนประจำเรือ ค.ศ. ๑๙๗๘ แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. ๑๙๙๕ และแก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. ๒๐๑๐ (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers ๑๙๗๘, as amended on ๑๙๙๕ : STCW ๑๙๙๕ and Amendment on ๒๐๑๐ : STCW ๒๐๑๐ ขององค์การทางทะเลโลก (International Maritime Organization : IMO) และข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการฝึกอบรมการสอบความรู้ และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. ๒๕๔๑ และตามที่แก้ไขเพิ่มเติม

๒. วัตถุประสงค์

- ๑) ผลิตและพัฒนาบุคลากรประจำเรือระดับนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ และฝ่ายช่างกลเรือให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล
- ๒) ให้การฝึกอบรมบุคลากรประจำเรือ เพื่อเพิ่มพูนความรู้และเทคนิคใหม่ๆ ในด้านวิชาชีพทางเรือให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน
- ๓) ปลุกฝังให้คนประจำเรือเป็นบุคลากรที่มีคุณธรรมและจริยธรรมในการประกอบอาชีพและสามารถทำงานร่วมกับผู้อื่นได้อย่างดี

๓. เป้าหมาย

- จำนวนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จการศึกษา ๑๘๐ คน

๔. ระยะเวลาดำเนินการ

ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๕. วงเงินงบประมาณ

งบประมาณประจำปี ๒๕๖๔

๖. ผลการดำเนินงาน โดยจะมีการดำเนินงานในปี

๑. การผลิตบุคลากรหลักสูตรการศึกษาตามอนุสัญญา STCW ๑๙๙๕
 - ๑.๑ หลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ (หลักสูตรปกติ)
 - ๑.๒ หลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ (หลักสูตรพิเศษ)
 - ๑.๓ หลักสูตรนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ (หลักสูตรพหุภาคี)

๒. การผลิตบุคลากรหลักสูตรการศึกษาตามอนุสัญญา STCW ๒๐๑๐ (เริ่มดำเนินการในปีการศึกษา ๒๕๕๕)

- ๒.๑ หลักสูตรวิทยาการเดินเรือ
- ๒.๒ หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ
- ๒.๓ หลักสูตรเทคโนโลยีเครื่องกลเรือ
- ๒.๔ หลักสูตรประกาศนียบัตรนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือ
- ๒.๕ หลักสูตรประกาศนียบัตรนายประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือ

๓. การพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี โดยเปิดหลักสูตรการฝึกอบรม จำนวน ๒๗ หลักสูตร

- ๓.๑ การป้องกันและการดับไฟ
- ๓.๒ การดำรงชีพในทะเล
- ๓.๓ ความปลอดภัยของบุคคลและรับผิดชอบต่อสังคม
- ๓.๔ การปฐมพยาบาลเบื้องต้น
- ๓.๕ ทบทวนพื้นฐานคนประจำเรือ
- ๓.๖ การจัดการกลุ่มผู้โดยสาร
- ๓.๗ การดับไฟขั้นสูง
- ๓.๘ เรือช่วยชีวิตที่ไม่ใช่เรือเร็วช่วยชีวิต
- ๓.๙ การปฐมพยาบาลในเรือ
- ๓.๑๐ การรักษาพยาบาล
- ๓.๑๑ การเดินเรือด้วยเรดาร์ระดับปฏิบัติการ
- ๓.๑๒ การเดินเรือด้วยเรดาร์ระดับบริหาร
- ๓.๑๓ การเดินเรืออิเล็กทรอนิกส์
- ๓.๑๔ การบริหารจัดการในสะพานเดินเรือ
- ๓.๑๕ การใช้แผนที่อิเล็กทรอนิกส์
- ๓.๑๖ GMDSS GOC COURSE
- ๓.๑๗ GMDSS ROC COURSE
- ๓.๑๘ เรือบรรทุกสินค้าเหลวในระวาง
- ๓.๑๙ เรือบรรทุกน้ำมันชั้นสูง
- ๓.๒๐ เรือบรรทุกสารเคมีชั้นสูง
- ๓.๒๑ เรือบรรทุกก๊าซเหลวชั้นสูง
- ๓.๒๒ นายงานรักษาความปลอดภัยประจำเรือ
- ๓.๒๓ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำบริษัทเรือ
- ๓.๒๔ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำท่าเรือ
- ๓.๒๕ พื้นฐานมาตรการรักษาความปลอดภัย
- ๓.๒๖ เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำเรือ
- ๓.๒๗ วิชาครู

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑) บุคลากรประจำเรือระดับนายประจำเรือฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลเรือให้มีความรู้ความสามารถตามมาตรฐานสากล
- ๒) บุคลากรประจำเรือ ได้เพิ่มพูนความรู้และเทคนิคใหม่ๆ ในด้านวิชาชีพทางเรือให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน
- ๓) คนประจำเรือเป็นบุคลากรที่มีคุณธรรมและจริยธรรมในการประกอบวิชาชีพและสามารถทำงานร่วมกับผู้อื่นได้อย่างดี

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ

- บุคลากรด้านพาณิชยนาวีมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล ร้อยละ ๑๐๐

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ

- จำนวนผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี ๑๘๐ คน

แผนงานสำรวจ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กองสำรวจและแผนที่

๑. เหตุผลความจำเป็น

กองสำรวจและแผนที่ ดำเนินการเกี่ยวกับการสำรวจและสร้างแผนที่เส้นทางการเดินเรือ จัดระบบการสำรวจการจัดเก็บและการใช้ประโยชน์ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพร่องน้ำทางเดินเรือและสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

๒. เป้าหมาย

๒.๑ โครงการจ้างสำรวจจัดทำแผนที่อุทกศาสตร์ทางทะเล ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลบริเวณอ่าวไทยตั้งแต่ จังหวัดตราด ถึง จังหวัดนราธิวาส วงเงิน ๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท (งบดำเนินงาน)

๒.๒ โครงการจ้างสำรวจจัดทำแผนที่อุทกศาสตร์ทางทะเลในพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามัน ตั้งแต่จังหวัด ระนอง ถึงจังหวัดสตูล วงเงิน วงเงิน ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท (งบดำเนินงาน)

๒.๓ งานสำรวจทางอุทกศาสตร์ ร่องน้ำภายในประเทศ

๑) บริเวณแม่น้ำหลังสวน ช่วง ต.ปากน้ำหลังสวน และ ต.บางมะพร้าว อ.หลังสวน จ.ชุมพร ถึง ต.ปากทรง อ.พะโต๊ะ จ.ชุมพร ตั้งแต่ กม.ที่ ๐ - กม.ที่ ๙๓) ระยะทางรวมประมาณ ๙๓.๐๐๐ กิโลเมตร

๒) แม่น้ำน่าน ช่วง ต.ปากน้ำโพ อ.เมืองนครสวรรค์ จ.นครสวรรค์ ถึง ต.ทับกฤช และ ต.ทับกฤชใต้ อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์ (ตั้งแต่ กม.ที่ ๐ - กม.ที่ ๔๕) ระยะทางรวมประมาณ ๔๕.๐๐๐ กิโลเมตร

๓) สำรวจความลึกร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำโขง จากบริเวณสามเหลี่ยมทองคำ ถึง ด้านท้าย ท่าเทียบเรือเชียงแสน อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ทุก ๒ เดือน เพื่อเป็นข้อมูลตรวจสอบการตกตะกอน และการเปลี่ยนแปลงของร่องน้ำทางเรือเดิน ระยะทางรวม ๑๐๒.๐๐๐ กิโลเมตร

๒.๔ งานสำรวจทางอุทกศาสตร์ ร่องน้ำชายฝั่งทะเล

สำรวจความลึกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือน้ำลึกสงขลา ทุก ๓ เดือน เพื่อศึกษาความเปลี่ยนแปลงของร่องน้ำ ประกอบการวางแผนงานขุดลอกให้ได้ความลึก ๙.๐๐ ม. จากระดับน้ำลงต่ำสุด ระยะทางรวม ๘.๔๐๐ กิโลเมตร

๒.๕ งานสำรวจทางอุทกวิทยา

๑) สำรวจอุทกวิทยา ร่องน้ำภาคกลาง

๒) สำรวจอุทกวิทยา ร่องน้ำภาคตะวันออก

๓) สำรวจอุทกวิทยา ร่องน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันออก

๔) สำรวจอุทกวิทยา ร่องน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก

๕) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำภาคกลาง

๖) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำภาคตะวันออก

๗) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันออก

๘) งานซ่อมบำรุงสถานีวัดระดับน้ำภาคใต้ฝั่งตะวันตก

๙) งานสำรวจอุทกวิทยาเฉพาะกิจและซ่อมบำรุงเร่งด่วน

๑๐) ตรวจสอบค่าระดับหมุดหลักฐานประจำสถานีวัดระดับน้ำ

๑๑) ตรวจโครงสร้างสถานีวัดระดับน้ำประจำปี

๑๒) ตรวจและประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานวัดระดับน้ำ

๑๓) ตรวจและประเมินผลการปฏิบัติงานอุทกวิทยาและซ่อมบำรุง

๒.๖ ครุภัณฑ์ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

- นาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์ ๕ เครื่อง

๓. ระยะเวลาดำเนินโครงการประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๓.๑ โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจ จัดทำแผนที่ และรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำบริเวณชายฝั่งทะเลทะเลสาบ และแม่น้ำภายในประเทศ กรุงเทพมหานคร ๑ รายการ งบประมาณ (งบผูกพัน) ๒๕๖๓-๒๕๖๕ ระยะเวลา ๗๒๐ วัน

๓.๒ นาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์ ๕ เครื่อง (งบลงทุน) ระยะเวลา ๙๐ วัน

๓.๓ โครงการจ้างสำรวจจัดทำแผนที่อุทกศาสตร์ทางทะเล ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลบริเวณอ่าวไทยตั้งแต่จังหวัดตราด ถึง จังหวัดนราธิวาส (งบดำเนินงาน) ระยะเวลา ๓๐๐ วัน

๓.๔ โครงการจ้างสำรวจจัดทำแผนที่อุทกศาสตร์ทางทะเลในพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามัน ตั้งแต่จังหวัดระนอง ถึงจังหวัดสตูล (งบดำเนินงาน) ระยะเวลา ๒๐๐ วัน

แผนการพัฒนากฎหมาย ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

สำนักกฎหมาย

๑. เหตุผลความจำเป็น

โดยที่ได้มีการปฏิรูประบบราชการ และมีการปรับปรุงโครงสร้างกระทรวง ทบวง กรม เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐพัฒนาศักยภาพการทำงานและปรับวิสัยทัศน์ให้สามารถปฏิบัติราชการให้เกิดประโยชน์สูงสุด ตอบสนองความต้องการของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการปรับเปลี่ยนบทบาท ภารกิจและทัศนคติในการปฏิบัติราชการยุคใหม่ มุ่งเน้นการปฏิบัติงานในเชิงรุก โดยถือประโยชน์สูงสุดที่ประเทศและประชาชนจะได้รับเป็นหลัก ในการพัฒนาระบบงานให้ดียิ่ง ๆ ขึ้นไป

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจและหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยภารกิจหลักคือการดูแล รักษาร่องน้ำทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเล ตลอดจนการควบคุมตรวจตรา ดูแลการคมนาคมและขนส่งทางน้ำทั่วประเทศ ดังนั้นจึงเห็นควรพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

๓. เป้าหมาย

พัฒนาและปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล ดังนี้

๓.๑ งานด้านการพัฒนากฎหมาย

ร่างกฎหมายที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

(๑) ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(๒) ร่างพระราชบัญญัติเรือไทย (ฉบับที่ ..) พ.ศ.

(๓) ร่างพระราชบัญญัติการป้องกันมลพิษทางทะเลเนื่องจากการทิ้งเทของเสียและวัสดุอื่นลงทะเล พ.ศ....

(๔) ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานข้อบังคับสำหรับการป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.

(๕) ร่างกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือบางปะกง และเขตจอดเรือบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ.

ร่างกฎหมายที่อยู่ระหว่างการบรรจุเรื่องเข้าที่ประชุมคณะรัฐมนตรี

(๖) ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.

ร่างกฎหมายที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

(๗) ร่างพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันพาณิชย์นาวีไทย (องค์การมหาชน) พ.ศ. ...

(๘) ร่างกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า (ฉบับที่..) พ.ศ.

(๙) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกาศกำหนดสถาบันการตรวจเรือ พ.ศ.

(๑๐) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการดำเนินงานของสถาบันการตรวจเรือให้ตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือจากกรมเจ้าท่า พ.ศ.

(๑๑) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ผู้ทำการในเรือกลเดินทะเลใกล้ฝั่งและเรือกลเดินทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ.

(๑๒) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือลำเลียง พ.ศ.

ร่างกฎหมายของกรมเจ้าท่าที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

(๑) ร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการเกี่ยวกับการบรรจุหีบห่อ การจัดเก็บ การจัดแยก การจัดทำและแสดงเครื่องหมาย การจัดให้มีเอกสารที่จำเป็นและการขนถ่ายสิ่งของที่อาจทำให้เกิดอันตรายขึ้นได้ ฉบับที่ ... (พ.ศ.)

(๒) ร่างกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือท่ามะลิ่ง เขตท่าเรือเจ๊ะบิลัง เขตท่าเรือปากบารา เขตจอดเรือ และเขตควบคุมการเดินเรือ จังหวัดสตูล พ.ศ.

(๓) ร่างกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้เขตท่าเรือ หรือท่าเลที่จอดเรือท่าบาลใด ๆ ในน่านน้ำไทย พ.ศ.

(๔) ร่างกฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าเดินทางและค่าธรรมเนียมสำหรับการเดินทางไปตรวจเรือนอกสถานที่ราชการ พ.ศ.

(๕) ร่างกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือกรุงเทพฯ

(๖) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือสำหรับเรือบรรทุกโดยสารเดินภายในประเทศ พ.ศ.

(๗) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขในการตรวจเรือ สำหรับเรือกลลำน้ำประเภทการใช้บรรทุกคนโดยสาร (แพเพลาใบจักรยาว) และเรือลำน้ำที่มีใช้เรือกลประเภทการใช้บรรทุกคนโดยสาร (แพลากงู) พ.ศ.

(๘) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า เรื่อง การกำหนดตำแหน่งผู้ทำการในเรือที่ต้องมีประกาศนียบัตร สำหรับเรือบรรทุกคนโดยสารที่เดินในประเทศ พ.ศ.

(๙) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พ.ศ.

(๑๐) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา สำหรับเรือ ลากจูง และเรือลำเลียงในเขตพื้นที่ควบคุมการเดินเรือ พ.ศ.

(๑๑) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข เกี่ยวกับการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเลในรูปแบบหีบห่อ พ.ศ.

(๑๒) ร่างข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการออกใบสำคัญรับรอง สำหรับเรือบรรทุกสารเคมีอันตรายในระวาง พ.ศ.

(๑๓) ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ .. /๒๕๖๓ เรื่อง แบบบันทึกข้อตกลงเพื่อยอมรับและผูกพันในการปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขการตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสาร

๓.๒ งานด้านอนุสัญญาต่าง ๆ

(๑) อนุสัญญาที่ระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคี จำนวน ๓ ฉบับ คือ

- พิธีสาร ค.ศ. ๑๙๙๖ ของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเลเนื่องจากการทิ้งวัสดุเหลือใช้และวัสดุอย่างอื่น ค.ศ. ๑๙๗๒ (London Protocol 1996) รัฐสภาเห็นชอบให้เข้าเป็นภาคีแล้ว

- พิธีสาร ค.ศ. ๑๙๘๘ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS Protocol of 1988 relating to International Compensation for the Safety of life at Sea, 1974)

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓ ซึ่งปรับปรุงโดยพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘ ภาคผนวก ๔ และ ๕ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL 73/78) ANNEX IV and V)

(๒) งานด้านความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งทางทะเลที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ รวม ๑๒ ประเทศ

- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – ญี่ปุ่น
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – โรมานี
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – ไชปรัส
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อินโดนีเซีย
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – กรีซ
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อินเดีย
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – บังคลาเทศ
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – ลัตเวีย
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อิตาลี
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย – อิหร่าน
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย -สหราชอาณาจักร
- ร่างความตกลงทวิภาคีไทย -ตุรกี

(๓) ร่างข้อตกลงทวิภาคีเพื่อรับรองประกาศนียบัตรตามข้อ I/10 ของอนุสัญญา STCW ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ

● กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างการทบทวนเพื่อให้มีการลงนามในว่าด้วยการรับรองประกาศนียบัตรคนประจำเรือที่ออกโดยรัฐภาคีอื่นระหว่างประเทศไทยกับประเทศเซนต์วินเซนต์และเกรนาดีนส์ หมู่เกาะเคย์แมน ยิบรอลตาร์ บังคลาเทศ ฟิลิปปินส์ บรูไนดารุสซาลาม กัมพูชา โดมินีกา จีน อินเดีย หมู่เกาะมาร์แชลล์ มอลตา อิตาลี ลักเซมเบิร์ก ฮังการี สวิตเซอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ โอมาน กาตาร์ รัสเซีย เยอรมัน ยูเครน อังกฤษ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และเนเธอร์แลนด์ รวม ๒๙ ประเทศ

(๔) ร่างความตกลงการเดินเรือชายฝั่ง (๓ ฝ่าย) ระหว่างไทย กัมพูชา เวียดนาม

๔. วิธีดำเนินการ

ดำเนินการตามระเบียบและขั้นตอนทางกฎหมาย

๕. ระยะเวลา

ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๖. วงเงินโครงการ

งบประมาณ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กฎหมายด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์มีความสอดคล้องและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ความคืบหน้าในการดำเนินการตามกระบวนการออกกฎหมาย

แผนการตรวจสอบ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

กลุ่มตรวจสอบภายใน

๑. เหตุผลความจำเป็น

ด้วยระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยการตรวจสอบภายในของส่วนราชการ พ.ศ. ๒๕๕๑ หมวด ๒ ข้อ ๑๓ (๖) กำหนดให้หน่วยตรวจสอบภายในมีหน้าที่ความรับผิดชอบเสนอแผนการตรวจสอบประจำปีต่อหัวหน้าส่วนราชการพิจารณาอนุมัติภายในเดือนกันยายนโดยส่งสำเนาแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ให้กรมบัญชีกลางและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๓ นั้น

กลุ่มตรวจสอบภายในจึงประเมินความเสี่ยงโดยระบุปัจจัยเสี่ยงและเกณฑ์ความเสี่ยงที่ใช้ในการประเมินความเสี่ยงกับหน่วยรับตรวจ ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านการเงิน การบัญชี ด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ด้านการดำเนินงานและด้านการจัดการความรู้ เพื่อนำมาวางแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ พร้อมประมาณการใช้จ่ายเงินงบประมาณและกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ ให้สอดคล้องกับอัตรากำลังที่มีอยู่ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรวจสอบภายในและจรรยาบรรณการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของส่วนราชการและแนวทางการประกันคุณภาพงานตรวจสอบภายในภาครัฐ

๒. วัตถุประสงค์

๒.๑ เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลในรายงานการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ ทันเวลาและผู้บริหารสามารถนำมาใช้เป็นเครื่องมือประกอบการตัดสินใจได้

๒.๒ เพื่อให้มั่นใจว่าการรับเงิน การจ่ายเงิน และการนำเงินส่งคลังของหน่วยรับตรวจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (KTB Corporate Online) และการจ่ายเงินเป็นไปตามระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

๒.๓ เพื่อให้การปฏิบัติงานของหน่วยรับตรวจ มีความถูกต้องเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ มติคณะรัฐมนตรี และหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กรมเจ้าท่ากำหนด

๒.๔ เพื่อสอบทานระบบการควบคุมภายในและการปฏิบัติงานของหน่วยรับตรวจว่ามีความเหมาะสมและเพียงพอหรือไม่

๒.๕ เพื่อให้มีระบบการติดตามประเมินผลการดำเนินงานให้บรรลุผลสัมฤทธิ์อย่างมีประสิทธิภาพและมีการบริหารจัดการที่ดี (Good Governance)

๒.๖ เพื่อให้หัวหน้าส่วนราชการได้ทราบปัญหาการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดและสามารถตัดสินใจแก้ปัญหาได้ทันเหตุการณ์

๓. ขอบเขตการตรวจสอบ

ศึกษา วิเคราะห์ข้อมูลตัวเลขทางการเงิน ประเมินความเพียงพอและประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายใน ตลอดจนประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานสังกัดกรมเจ้าท่า ดังนี้

๓.๑ หน่วยงานที่ตรวจสอบ

- ๓.๑.๑ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาพิษณุโลก
- ๓.๑.๒ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสมุทรสาคร
- ๓.๑.๓ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาประจวบคีรีขันธ์
- ๓.๑.๔ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขานราธิวาส
- ๓.๑.๕ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาระนอง
- ๓.๑.๖ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสตูล

- ๓.๑.๗ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสมุทรปราการ
- ๓.๑.๘ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ สงขลา
- ๓.๑.๙ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ ขอนแก่น
- ๓.๑.๑๐ ลูกหนี้เงินยืมราชการ กองคลัง
- ๓.๑.๑๑ การจัดเก็บรายได้จากการศึกษา ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ
- ๓.๑.๑๒ การจัดเก็บเงินมัดจำนาร่อง สำนักนาร่อง
- ๓.๑.๑๓ การเบิกจ่ายค่าสาธารณูปโภค กรมเจ้าท่า

๓.๒ เรื่องที่ตรวจสอบ

๓.๒.๑ การตรวจสอบทางการเงิน (Financial Auditing)

ตรวจสอบความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน และความเชื่อถือได้ของข้อมูลรายงานการเงินของหน่วยรับตรวจ ตามเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานด้านบัญชีของกรมบัญชีกลาง

๓.๒.๒ การตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance Auditing)

ตรวจสอบด้านการรับ-จ่ายเงิน และนำเงินส่งคลังของส่วนราชการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e - Payment) ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการเบิกจ่ายเงินจากคลัง การรับเงิน การจ่ายเงิน การเก็บรักษาเงินและการนำเงินส่งคลัง พ.ศ. ๒๕๖๒, ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๓.๒.๓ การตรวจสอบการปฏิบัติงาน (Operational Auditing)

- ตรวจสอบการจัดเก็บรายได้จากการศึกษา ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวิ
- ลูกหนี้เงินยืมราชการ กองคลัง
- การปฏิบัติงานด้านการให้บริการประชาชนตามภารกิจของกรมเจ้าท่า ได้แก่ การออกใบอนุญาตใช้เรือ การออกใบอนุญาตสิ่งล่องลำนํ้า การออกใบอนุญาตชุดลอก และการให้บริการออกหนังสือคนประจำเรือ เป็นต้น

๓.๒.๔ ตรวจสอบผลการดำเนินงาน (Performance Auditing)

- การจัดเก็บเงินมัดจำนาร่อง สำนักนาร่อง
- การเบิกจ่ายค่าสาธารณูปโภค กรมเจ้าท่า

๓.๒.๕ ตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology Auditing)

สอบทานควบคุมระบบความปลอดภัยของสารสนเทศ ด้านการเข้าถึงระบบข้อมูล และความพร้อมใช้งานของระบบงาน การบันทึกข้อมูลที่ครบถ้วนถูกต้องตามเอกสารหลักฐานที่ได้กำหนดไว้ในระบบงาน

๓.๒.๖ การตรวจสอบการบริหาร (Management Auditing)

ตรวจสอบการบริหารงาน เกี่ยวกับการควบคุมภายในของหน่วยงาน เช่น นโยบายผู้บริหารโครงสร้างองค์กร การมอบหมายงาน แผนการดำเนินงานประจำปี การควบคุม ติดตามการประเมินผล การใช้จ่ายงบประมาณ การเงิน การพัสดุและทรัพย์สิน ว่าเป็นไปอย่างเหมาะสมสอดคล้องกับภารกิจขององค์กร อย่างสมเหตุสมผลและมีการกำกับดูแลที่ดี ในเรื่องความน่าเชื่อถือ ความรับผิดชอบ ความเป็นธรรม และความโปร่งใส

๓.๓ ระยะเวลาดำเนินการ ตุลาคม ๒๕๖๓ - กันยายน ๒๕๖๔

๔. งบประมาณที่ใช้ในการปฏิบัติงานตรวจสอบ

การปฏิบัติงานตรวจสอบใช้งบประมาณ ในการพัฒนาบุคลากร และค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ บาท (สามแสนบาทถ้วน) รายละเอียดดังนี้

๔.๑ ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาบุคลากรตามแนวทางการประกันคุณภาพงานตรวจสอบภายในภาครัฐ ในการพัฒนาวิชาชีพอย่างต่อเนื่อง = ๒๓,๐๐๐ บาท

๔.๒ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปราชการ สำหรับข้าราชการ จำนวน ๕ คน

- ค่าเบี้ยเลี้ยง/เดินทาง (๒๔๐x๕x๕x๙) = ๕๔,๐๐๐ บาท

- ค่าเช่าที่พัก (๑,๕๐๐x๓x๔x๙) = ๑๖๒,๐๐๐ บาท

- ค่าพาหนะและอื่น ๆ = ๖๑,๐๐๐ บาท = ๒๗๗,๐๐๐ บาท

รวมประมาณการค่าใช้จ่าย (สามแสนบาทถ้วน) = ๓๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ผู้รับผิดชอบ จำนวน ๕ คน

๑. นางสาวจารุณี ทองคำ	นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการพิเศษ
๒. นางสาวกุลภัส จินตะก้น	นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ
๓. นายสงกรานต์ อินตะวิชัย	นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ
๔. นางสาวนพพรรัช รัตนกิจจานนท์	นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ
๕. นางสาวรสสุคนธ์ กวงไหม	นักวิชาการตรวจสอบภายในปฏิบัติการ

๖. งานบริการให้คำปรึกษา

จัดให้บริการคำปรึกษาแก่ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน โดยเปิดช่องทางให้บริการทางไลน์กลุ่ม Consult@Auditor md. และทางหมายเลขโทร ๐-๒๒๓๖-๖๖๗๒ และการประชุม (ปิดตรวจ) เพื่อเพิ่มคุณค่าแก่องค์กรในการปรับปรุงกระบวนการและการกำกับดูแล การบริหารความเสี่ยง ให้มีระบบการควบคุมภายในที่สมเหตุสมผล

๗. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพื่อพัฒนาและปฏิบัติงานตรวจสอบภายในให้เป็นไปตามมาตรฐานการตรวจสอบภายในของส่วนราชการ
๒. สร้างความโปร่งใส และตรวจสอบได้ให้กับกิจกรรมของหน่วยรับตรวจให้มีประสิทธิภาพ
๓. เป็นเครื่องมือควบคุมการปฏิบัติงานของกลุ่มตรวจสอบภายในและลดความซ้ำซ้อนของการปฏิบัติงานกับผู้ตรวจสอบภายนอก (สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน)

๘. ตัวชี้วัดผลสำเร็จ

๑. ร้อยละ ๑๐๐ ของการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบภายในประจำปีงบประมาณ
๒. จำนวนครั้งของรายงานผลการตรวจสอบตามแผนการตรวจสอบประจำปี

แผนการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔
กลุ่มตรวจสอบภายใน กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

เรื่องที่ตรวจสอบ	ตค.	พย.	ธค.	มค.	กพ.	มีค.	เมย.	พค.	มิย.	กค.	สค.	กย.	วัน/คน	ผู้รับผิดชอบ
๑. ตรวจสอบทางการเงิน (Financial Auditing) การปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance Auditing) การปฏิบัติงาน (Operation Auditing) ตรวจสอบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology Auditing) ตรวจสอบการบริหาร (Management Auditing)														
๑.๑ ลูกหนี้เงินยืมราชการ กองคลัง													๒๐/๔	๑. นางสาวจารุณี ทองคำ (ผู้ควบคุม)
๑.๒ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาพิษณุโลก													๒๐/๔	๒. นางสาวกุลภัส จินตะก้น (นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ)
๑.๓ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสมุทรสาคร													๒๐/๔	๓. นายสงกรานต์ อินตะวิชัย (นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ)
๑.๔ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาประจวบคีรีขันธ์													๒๐/๔	๔. นางสาวนพพรช รัตนกิจจานนท์ (นักวิชาการตรวจสอบภายในชำนาญการ)
๑.๕ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขานราธิวาส													๒๐/๔	๕. นางสาวรสสุคนธ์ กวงไหม (นักวิชาการตรวจสอบภายในปฏิบัติการ)
๑.๖ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาระนอง													๒๐/๔	
๑.๗ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสตูล													๒๐/๔	
๑.๘ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค สาขาสมุทรปราการ													๒๐/๔	
๑.๙ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ สงขลา													๒๐/๔	
๑.๑๐ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ ขอนแก่น													๒๐/๔	
๑.๑๑ การจัดเก็บรายได้จากการศึกษา ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี													๒๐/๔	
๒. ตรวจสอบการดำเนินงาน (Performance Auditing)														
๒.๑ การจัดเก็บเงินมัดจำนํ้าร่อง สำนักนํ้าร่อง													๒๐/๔	
๒.๒ การเบิกจ่ายค่าธารณูปโภค กรมเจ้าท่า													๒๐/๔	
๓. กิจกรรมให้คำปรึกษาด้านกฎระเบียบ	UNLI MITED	UNLI MITED	UNLI MITED	UNLI MITED	UNLI MITED	UNLI MITED	UNLI MITED	UNLI MITED	UNLI MITED	UNLI MITED	UNLI MITED	UNLI MITED	๕ คน	
๔. พัฒนาบุคลากรของกลุ่มตรวจสอบภายใน													๑๐/๑	ได้รับการพัฒนาน้อยคนละ ๑๐ วัน/ปี

หมายเหตุ รายการข้างต้นอาจจะเปลี่ยนแปลงได้ตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป หรืออาจมีการตรวจสอบพิเศษตามคำขอ หรือ คำสั่ง อจท. มอบหมาย

แผนการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

กลุ่มเทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักแผนงาน

๑. เหตุผลความจำเป็น

ในปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการให้บริการ และการปฏิบัติงานของบุคลากรของกรมเจ้าท่า กลุ่มเทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักแผนงาน มีภารกิจหน้าที่หลักในการดูแล บริหาร จัดการ บำรุงรักษา ระบบงานต่างๆ ที่ใช้ภายในกรมฯ ได้แก่ ระบบอินเทอร์เน็ต/อินทราเน็ต ระบบทะเบียน เรือ ระบบคนประจำเรือ ระบบประกาศนียบัตร ระบบตรวจเรือ ระบบตรวจการขนส่งทางน้ำ ระบบนำร่อง ระบบ สิ่งล่องลำนํ้า ระบบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระบบใบเสร็จรับเงิน ระบบศูนย์ข้อมูลข่าวสาร ระบบสารบรรณ อิเล็กทรอนิกส์ ระบบสารสนเทศเพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้บริหารระดับสูง ระบบ Single Window @ Marine Department (SW@MD) ระบบสารสนเทศในการออกใบอนุญาตให้ทำงานในเรือประมง ตามมาตรา 285 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 (ระบบ Single Window 4 Fishing Fleet) เป็นต้น ตลอดจนให้คำปรึกษาหรือให้ความเห็นเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การตรวจสอบและแก้ไขปัญหาด้านระบบสารสนเทศของกรมฯ การซ่อมแซมอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ที่เกิดปัญหาให้ สามารถใช้งานได้ตามปกติ

๒. วัตถุประสงค์

- ๒.๑ ผู้บริหารทุกระดับสามารถนำระบบสารสนเทศมาใช้ในการตัดสินใจและการบริหารงานภายในกรมฯ
- ๒.๒ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่าย สามารถสนับสนุนการปฏิบัติงานให้บรรลุเป้าหมายของกรมฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๒.๓ บุคลากรมีความรู้ ความเข้าใจ สามารถใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี
- ๒.๔ เพื่อพัฒนา/ปรับปรุง ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่ายให้ทันสมัยสามารถตอบสนอง การปฏิบัติงานของกรมฯ

๓. เป้าหมาย

เพื่อให้ระบบงานเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่ายสามารถตอบสนองการปฏิบัติงานต่างๆ ภายใน กรมฯ ให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีเสถียรภาพ มีความมั่นคง ปลอดภัย

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๕. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๖. การดำเนินงาน

๖.๑ งานวางแผนระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่าย

- ทบทวนสถาปัตยกรรมองค์กร เพื่อจัดทำแผนดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กรมเจ้าท่า ให้สอดคล้อง กับแผนพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ และแผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม
- ศึกษาความต้องการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่ายของกรมฯ รวมทั้งวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภัยคุกคาม ในการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการดำเนินงานภายในองค์กร เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำแผนการดำเนินงาน

๖.๒ งานพัฒนาและจัดหาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่าย

- จัดทำคำของบประมาณโครงการด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบเครือข่ายตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในแผนดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กรมเจ้าท่า พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๕ โดยเสนอคณะกรรมการบริหารเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมเจ้าท่า และคณะกรรมการบริหารและจัดหาระบบคอมพิวเตอร์ของกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบ

- ดำเนินการจัดทำข้อกำหนดโครงการ คุณลักษณะเฉพาะนำเสนอกรมฯ เพื่อจัดหาผู้รับจ้างดำเนินการโครงการ

โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมเจ้าท่าได้รับงบประมาณด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ดังนี้

- ค่าจัดหาและปรับปรุงระบบเครือข่ายและระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยเครือข่าย (๔๓.๘๖๘๐ ลบ.)
- ค่าพัฒนาและปรับปรุงระบบ Single Window @ Marine Department (SW@MD) กรุงเทพมหานคร ๑ ระบบ (๕.๐๐๐ ลบ.)
- ค่าพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ กรุงเทพมหานคร (วงเงิน ๔๕.๔๙๑๘ ลบ.)
- ค่าพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW (วงเงิน ๘๒.๐๙๓๙ ลบ.)

๖.๓ งานการบริหารและพัฒนาเว็บไซต์

- บริหารและเปิดเผยข้อมูลข่าวสาร ให้เป็นไปตาม พรบ. ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐
- ออกแบบและพัฒนาเว็บไซต์ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารบนเว็บไซต์ตามที่หน่วยงานร้องขอ
- ให้คำปรึกษา แนะนำการใช้งานอินเทอร์เน็ต เพื่อเพิ่มช่องทางการบริการบนเว็บไซต์
- บริหารจัดการ และสนับสนุนพื้นที่บนเว็บไซต์ให้กับหน่วยงานส่วนกลาง และส่วนภูมิภาค
- ปรับปรุง แก้ไขข้อมูล และตรวจสอบข้อมูล เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารที่เผยแพร่บนเว็บไซต์ทันสมัย

๖.๔ งานสนับสนุนการประมวลผลและจัดการข้อมูล

- ให้คำปรึกษา แนะนำการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน
- วิเคราะห์ ประมวลผล และจัดการข้อมูลให้กับหน่วยงานที่ต้องการใช้ข้อมูล ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง ทันตามกำหนด
- ปรับปรุง แก้ไขข้อมูล และตรวจสอบข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบถ้วน ก่อนส่งต่อให้หน่วยงานที่ต้องการนำไปใช้งาน
- บริหารและจัดการข้อมูล ให้เป็นไปตาม พรบ. ข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. ๒๕๔๐

๖.๕ งานจัดการระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์

- ควบคุม ดูแล บำรุงรักษา ซ่อมแซม ตรวจสอบการทำงาน แก้ไขปัญหาการใช้งานของระบบ ระบบเครือข่ายสื่อสารภายใน ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค รวมทั้งการสนับสนุนต่างๆ เพื่อให้ระบบงานต่าง ๆ สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ
- ดูแล และประสานงาน การเชื่อมโยงเครือข่ายสื่อสารข้อมูลระหว่างหน่วยงานภายนอก เช่น เครือข่ายสื่อสารข้อมูลกระทรวงคมนาคม (MOTNET), เครือข่ายสื่อสารข้อมูลภาครัฐ (GIN)
- ศึกษาออกแบบ และกำหนดคุณลักษณะเฉพาะในการจัดหาระบบเครือข่ายสื่อสารเพื่อให้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่จัดหา มีมาตรฐานเหมาะสมกับการใช้งาน

๖.๖ งานรักษาความปลอดภัยระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์

- ปรับปรุง ดูแล รักษาความปลอดภัย จัดเก็บ สำรอง คุ้มครองข้อมูล เพื่อสนับสนุนการใช้ประโยชน์ข้อมูล และป้องกันการสูญหายของข้อมูล
- ดูแล บำรุงรักษา ตรวจสอบการทำงาน แก้ไขปัญหาการใช้งานของอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย เช่น อุปกรณ์ป้องกันการบุกรุกจากภายนอก (Fire wall), อุปกรณ์ป้องกันไวรัส สแปมเมล (Antivirus Gateway), อุปกรณ์ที่ทำหน้าที่ในการอนุญาตการเข้าถึงอินเทอร์เน็ต (Proxy และ DNS), อุปกรณ์โทรศัพท์ผ่านเครือข่ายระหว่างส่วนกลางกับส่วนภูมิภาค (VoIP) เป็นต้น
- การดูแล บำรุงรักษา ป้องกันและรักษาความปลอดภัย ให้กับเครื่องคอมพิวเตอร์ลูกข่ายที่นำมาเชื่อมต่อในระบบเครือข่ายภายในของกรม เช่น การติดตั้งปรับแต่งระบบปฏิบัติการให้มีความมั่นคงต่อการบุกรุกโจมตีในรูปแบบต่างๆ การติดตั้งโปรแกรมป้องกันไวรัส มัลแวร์ สแปมเมล โทรจัน หนอนอินเทอร์เน็ตต่างๆ เพื่อไม่ให้เกิดการแพร่ระบาดสร้างความเสียหายกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและเครือข่ายส่วนรวม
- ศึกษาออกแบบ และกำหนดคุณลักษณะเฉพาะในการจัดหาระบบป้องกันและรักษาความปลอดภัย เพื่อให้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่จัดหามีมาตรฐานเหมาะสมกับการใช้งาน

๖.๗ งานให้คำปรึกษา ซ่อมแซม บำรุงรักษา ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและเครือข่าย

- ให้คำปรึกษาแนะนำ ตอบปัญหา แก้ไขปัญหา สนับสนุนด้านการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และเครือข่ายให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ใช้งานของกรมทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค
- ซ่อมแซม บำรุงรักษาตรวจสอบการทำงานของเครื่องคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายและอุปกรณ์ต่อพ่วงต่างๆ ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคให้อยู่ในความพร้อมใช้ตอบสนองการใช้งาน อย่างมีประสิทธิภาพ
- สนับสนุน เสนอแนะปัญหาของระบบสารสนเทศของกรม ใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาเพื่อให้งานการใช้งาน เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

โดยในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมเจ้าท่าได้รับงบประมาณในการบำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและเครือข่าย ดังนี้

- บำรุงรักษาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (งานจ้างพัฒนาและปรับปรุงระบบงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน) (๒,๙๐๐,๐๐๐ บาท)
- บำรุงรักษาห้องควบคุมเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (๙๓๘,๐๐๐ บาท)
- บำรุงรักษาและซ่อมแซมอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ส่วนภูมิภาค (๒,๓๐๐,๐๐๐ บาท)
- ค่าจ้างเหมาบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายและระบบรักษาความปลอดภัย (๒,๕๐๙,๖๐๐ บาท)

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๗.๑ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและเครือข่ายสามารถสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานส่วนกลางและส่วนภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๗.๒ บุคลากรมีความรู้ ความสามารถในการระบบไอซีที สามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๗.๓ มีระเบียบควบคุมการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

สามารถดำเนินการได้ตามแผนงาน

แผนการดำเนินการจัดทำรายงานสถิติการขนส่งทางน้ำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน

๑. เหตุผลความจำเป็น

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับ ดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ และการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์เรือ ไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุน ภาครัฐการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง ในการกำหนดนโยบายในการดำเนินงานให้เป็นไปตามภารกิจ ดังนั้น ข้อมูลสถิติ ถือเป็นเครื่องมือหนึ่งที่ใช้เป็นแนวทางประกอบการตัดสินใจของผู้บริหารเพื่อการสนับสนุนภารกิจของกรมเจ้าท่า ในการจัดทำแผนงาน กำหนดนโยบายหรือแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ทั้งในการบริหารและการพัฒนา อาทิ

๑) การจัดทำแผน การกำหนดเป้าหมาย และทิศทางของการพัฒนา การขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี กำหนดหรือวางนโยบายเกี่ยวกับงบประมาณแผ่นดิน ข้อมูลสถิติเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการกำหนด นโยบาย และแก้ไขปัญหาต่าง ๆ และสามารถใช้เป็นเครื่องเตือนภัยล่วงหน้า เพื่อให้หน่วยงานสามารถกำหนด นโยบายหรือแผนงานต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจ

๒) การติดตามความก้าวหน้าของแผนพัฒนา หรือ โครงการต่าง ๆ ซึ่งอาจเป็นแผนระยะสั้นหรือระยะยาว เพื่อให้มีการตรวจสอบและติดตามความก้าวหน้าของโครงการ และผู้บริหาร สามารถนำไปแก้ไขปรับปรุงแผนการ ดำเนินงานได้อย่างถูกต้องและทันเวลา หรือเพื่อนำผลที่ได้ไปใช้ประโยชน์ สำหรับการวางแผนโครงการอื่น ๆ ที่มี ลักษณะคล้ายคลึงกัน

๓) การประเมินผลแผนพัฒนาหรือโครงการพัฒนา เมื่อการดำเนินงานตามแผนงาน / โครงการพัฒนาได้ เสร็จสิ้นลงแล้ว จำเป็นต้องมีการประเมินผลหรือวัดผลการพัฒนาว่าได้ผลตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่ตั้งไว้ เพียงไร จึงจำเป็นต้องใช้ข้อมูลสถิติเป็นเครื่องมือที่ชี้บอก ความสำเร็จหรือประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการ พัฒนา

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำ
๒. เพื่อจัดทำรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติความหนาแน่นผู้โดยสารทางน้ำ
๓. เพื่อวัดระดับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการของกรมฯ ทั้ง ๔ ด้าน ประกอบด้วย ด้านเจ้าหน้าที่/บุคลากร ด้านกระบวนการขั้นตอนการให้บริการ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และสรุปผลการ สํารวจ
๔. เพื่อวัดระดับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการใช้บริการเรือโดยสารและท่าเรือโดยสาร สอบถาม ปัญหา ความคิดเห็นรวมถึงข้อเสนอแนะในการใช้บริการ และความต้องการของประชาชนในการใช้บริการของเรือ โดยสาร
๕. เพื่อสำรวจและสรุปข้อคิดเห็นด้านจริยธรรมของผู้ได้บังคับบัญชา ที่มีต่อหัวหน้าหน่วยงาน และ ผู้บริหาร สังกัดกรมเจ้าท่า เพื่อสร้างผู้นำต้นแบบด้านคุณธรรม และจรรยาข้าราชการ
๖. เพื่อจัดทำรายงานข้อมูลท่าเทียบเรือที่กรมสร้าง และท่าเรืออื่น ๆ เกี่ยวข้อง

๓. เป้าหมาย จัดทำรายงานข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ แล้วเสร็จภายในกำหนด

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๕. วงเงินงบประมาณ งบประมาณ

๖. ผลการดำเนินงาน

- ๖.๑ การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำ
 - ๖.๑.๑ รายงานการสำรวจข้อมูลเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าทางน้ำเฉพาะแห่ง บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา และป่าสัก
 - ๖.๑.๒ รายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล
- ๖.๒ การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติความหนาแน่นผู้โดยสารทางน้ำ
 - ๖.๒.๑ รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสารเรือด่วนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา
 - ๖.๒.๒ รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสารเรือคลองแสนแสบ
 - ๖.๒.๓ รายงานการสำรวจความหนาแน่นผู้โดยสารเรือยนต์ข้ามฟาก
- ๖.๓ การจัดทำรายงานความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการของกรมฯ
 - ๖.๓.๑ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ ภาครัฐส่วนกลาง
 - ๖.๓.๒ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ ภาครัฐส่วนภูมิภาค
 - ๖.๓.๓ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ ตรวจตราการเดินเรือ
- ๖.๔ การจัดทำรายงานความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการให้บริการเรือโดยสารและท่าเรือโดยสาร
 - ๖.๔.๑ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ เรือด่วนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา
 - ๖.๔.๒ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ เรือยนต์ข้ามฟาก
 - ๖.๔.๓ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ เรือโดยสารคลองแสนแสบ
 - ๖.๔.๔ รายงานการสำรวจความพึงพอใจและความไม่พึงพอใจ ท่าเรือริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล
- ๖.๕ การจัดทำรายงานสำรวจความคิดเห็นด้านจริยธรรมของผู้ได้บังคับบัญชา ที่มีต่อหัวหน้าหน่วยงานและผู้บริหาร สังกัดกรมเจ้าท่า
- ๖.๖ การจัดทำรายงานข้อมูลท่าเทียบเรือที่กรมสร้าง และท่าเรืออื่น ๆ เกี่ยวข้อง
 - ๖.๖.๑ รายงานท่าเทียบเรือที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ
 - ๖.๖.๒ รายงานท่าเทียบเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดสมุทรปราการ ถึง จังหวัดปทุมธานี

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๗.๑ สามารถใช้ข้อมูลเป็นแนวทางในการตัดสินใจในการกำหนดแผนงาน โครงการ สำหรับการพัฒนากการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ
- ๗.๒ สามารถใช้ข้อมูลเป็นแนวทางในการพัฒนางานบริการของกรมฯ ให้มีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับและสามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนผู้ใช้บริการ
- ๗.๓ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุง และพัฒนาคุณภาพการให้บริการเรือโดยสาร รวมทั้งการพัฒนาท่าเรือโดยสารให้ได้มาตรฐาน และมีประสิทธิภาพเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน
- ๗.๔ เพื่อเป็นแนวทางในการวางนโยบายและบริหารงานของผู้บริหารในด้านด้านคุณธรรม และจรรยาบรรณราชการ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

การสำรวจและจัดทำรายงานข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำ และรายงานการสำรวจพึงพอใจที่ได้รับมอบหมายแล้วเสร็จภายในกำหนด

งานติดตามผลการดำเนินโครงการที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการแล้วเสร็จ

ประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔

กลุ่มนโยบายและแผนงาน สำนักแผนงาน

๑. สารสำคัญโดยสรุป

ตามที่กรมฯ มีอำนาจหน้าที่หลักในการควบคุม กำกับ ดูแล บริหารงานและส่งเสริมการพัฒนา ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี อันได้แก่ การเดินเรือ การนำร่อง การจดทะเบียนเรือ การใช้เรือหรือพาหนะทางน้ำอื่นทุกประเภท การปรับปรุงดูแลรักษาแม่น้ำ ลำคลอง หรือเส้นทางน้ำ ให้สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรไปมาร่วมกันเป็นทางสาธารณะเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็วทั่วถึง และปลอดภัย รวมทั้งดูแลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมทางน้ำให้อยู่ในสภาพดีปราศจากมลภาวะ และดำเนินการตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช ๒๔๕๖ และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม อีกทั้งยังมีหน้าที่สำคัญในการพัฒนางานด้านการขนส่งทางน้ำอื่นๆ ของประเทศ เช่น การพัฒนาท่าเรือ การพัฒนาร่องน้ำทางเดินเรือด้วยการขุดลอกร่องน้ำ ซึ่งนอกจากจะทำให้เรือสามารถสัญจรได้โดยสะดวกและปลอดภัยแล้วยังช่วยรักษาสภาพทางชลศาสตร์และช่วยให้การระบายน้ำเป็นไปด้วยดี อันเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาอุทกภัยได้อีกทางหนึ่ง ตลอดจนการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น และเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง การจัดทำแผนทีร่องน้ำต่างๆ การควบคุมป้องกันการล่องลำลำนน้ำ โดยการปักหลักเขตและการผลิตบุคลากรประจำเรือทุกระดับชั้นให้ได้มาตรฐานสากลและเพียงพอต่อความต้องการของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในปัจจุบันกรมฯ มีนโยบายในการรักษาสภาพธรรมชาติของลำน้ำและป้องกันการล่องลำลำนน้ำอันเป็นพื้นที่สาธารณะ ซึ่งได้มอบให้สำนักงานการขนส่งทางน้ำภูมิภาคและสาขาทั่วประเทศดำเนินการสำรวจเส้นทางแม่น้ำในแม่น้ำสายหลัก และปักหลักเขตเพื่อกำหนดแนวเขตแม่น้ำ ลำคลอง ชายฝั่งทะเล ให้มีความเป็นรูปธรรมตลอดจนเป็นการรักษาและคงไว้ซึ่งสภาพแม่น้ำ ลำคลอง ชายฝั่งทะเล ให้เป็นธรรมชาติที่สุด

ที่ผ่านมากรมเจ้าท่าได้ดำเนินการต่างๆ เพื่อพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีความสะดวกรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และมีความเชื่อมโยงอันเป็นการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันด้านการค้าและบริการ และทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้นเป็นจำนวนมาก เช่น ก่อสร้างท่าเทียบเรือ การพัฒนาร่องน้ำทางเดินเรือด้วยการขุดลอก ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง และการวางเครื่องหมายบังคับร่องน้ำทางเดินเรือ เป็นต้น ซึ่งระหว่างการทำโครงการกรมฯ ได้มีการติดตามความก้าวหน้าโครงการเป็นประจำทุกเดือน รายงานผลการดำเนินโครงการสำคัญตามนโยบายรัฐบาล โครงการในพื้นที่ชายแดนใต้ โครงการภายใต้แผนงานต่างๆ เช่น แผนงานบูรณาการรวมถึงการประชุมเร่งรัดติดตามผลการเบิกจ่ายงบประมาณในโครงการนั้น และการรายงานผลงานลงระบบต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบ EvMIS ของสำนักงบประมาณ เป็นต้น

ทั้งนี้ เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิผลของโครงการพัฒนาของกรมฯ ที่ดำเนินการแล้วเสร็จ จำเป็นต้องมีการลงพื้นที่เพื่อติดตามผลการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางน้ำของกรมฯ ที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จประกอบการพิจารณาพัฒนางานต่างๆ ที่จะดำเนินงานในอนาคตต่อไป จึงได้กำหนดให้มีการติดตามผลการดำเนินงานของท่าเรือ เขื่อนฯ และอื่นๆ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลผลลัพธ์จากการลงพื้นที่โครงการจริงประกอบการพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อทราบข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานโครงการที่กรมเจ้าท่าพัฒนาแล้วเสร็จ เช่น การบริหารท่าเรือและเขื่อนฯ สภาพโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป

๓. เป้าหมาย

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ จะดำเนินการลงพื้นที่เพื่อติดตามผลโครงการที่กรมเจ้าท่าพัฒนาแล้วเสร็จ อย่างน้อย ๒ รอบ โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

๑) ทบทวนแผนงานโครงการที่ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ รวมทั้งทบทวนแบบสอบถามในการจัดทำ Focus Group และแบบสอบถามกับประชาชนในพื้นที่โครงการ

๒) วางแผนการติดตามและประเมินผลโครงการ เพื่อนำเสนอผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น ก่อนนำเสนอกรมเจ้าท่าพิจารณาให้ความเห็นชอบ ในการอนุมัติการลงพื้นที่เพื่อติดตามและประเมินผลโครงการ

๓) ประสานหน่วยงานในพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อเข้าพบผู้เกี่ยวข้องและขอสัมภาษณ์/สอบถามความคิดเห็นผู้ใช้บริการ

๔) ลงพื้นที่ติดตามและประเมินผลโครงการ (รอบละประมาณ ๓-๕ วันทำการตามพื้นที่)

๔.๑) เข้าพบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรับทราบแผนยุทธศาสตร์ หรือนโยบายจังหวัด

๔.๒) ลงพื้นที่โครงการเพื่อดูข้อเท็จจริง และร่วมสนทนากับผู้บริหารโครงการ/ผู้รับผิดชอบ ผู้นำชุมชน และผู้เกี่ยวข้อง (Focus Group)

๔.๓) ออกสำรวจความคิดเห็นผู้ใช้บริการ ผู้มีส่วนได้เสีย โดยใช้แบบสอบถาม

๕) นำข้อมูลที่ได้จากการสนทนากลุ่ม จากการสำรวจ ข้อเท็จจริงจากการลงพื้นที่ และประเด็นอื่น ๆ มาจัดทำสรุปเป็นรูปเล่ม พร้อมข้อเสนอแนะความคิดเห็น และแนวทางการแก้ไขก่อนส่งผู้บังคับบัญชาตรวจสอบในเบื้องต้น

๖) นำเสนอผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น ก่อนนำเสนอกรมเจ้าท่าพิจารณาให้ความเห็นชอบ

๗) แจ้งเวียนหน่วยงานดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามข้อเสนอแนะต่อไป

๔. วิธีดำเนินการ

ติดตามผลการดำเนินงานของท่าเรือและเขื่อนฯ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการบริหารท่าเรือ/คูแลเขื่อน โดยการออกสำรวจพื้นที่โครงการ รวบรวมข้อมูล และสอบถามความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาจัดทำเป็นรายงานเสนอผู้บริหารประกอบการพิจารณาเพื่อพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๖. วงเงินงบประมาณ งบประจำ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กรมฯ สามารถนำมาเป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำต่อไป ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้บริการประชาชน และผู้ใช้บริการ อันเป็นการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค และยกระดับฐานะความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ติดตามและประเมินผลท่าเรือและเขื่อนฯ ได้จำนวนตามแผนที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : รายงานผลการติดตามและประเมินผลมีความถูกต้อง ครบถ้วน ตรงตามความต้องการของผู้ที่เกี่ยวข้อง/ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

แผนการปฏิบัติงานของกลุ่มพัฒนาระบบบริหาร ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔

ลำดับ	รายการ	๒๕๖๓			๒๕๖๔									๒๕๖๕		
		ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
๑	จัดทำรายงานลักษณะสำคัญ องค์การ (OP)															
๒	จัดทำแผนพัฒนาองค์การตาม เกณฑ์ PMQA ๔.๐															
๓	การดำเนินการและติดตาม แผนพัฒนาองค์การฯ															
๔	การคัดเลือกแผนงาน/โครงการ เพื่อสมัครรับรางวัลเลิศรัฐ															
๕	การดำเนินการสมัครรับรางวัลเลิศรัฐ															
๖	การจัดทำรายละเอียดตัวชี้วัด ประจำปี ๒๕๖๔															
๗	การถ่ายทอดตัวชี้วัดประจำปี ๒๕๖๔															
๘	การติดตามและรายงานผลการ ดำเนินงานตามตัวชี้วัด ประจำปี ๒๕๖๔															
๙	การดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนา และปรับปรุงโครงสร้างองค์กร															
๑๐	การติดตามและสรุปผลการ ดำเนินงานตามตัวชี้วัดระดับ ความสำเร็จของการใช้ประโยชน์จาก ผลงานวิจัย พัฒนานวัตกรรมของ หน่วยงานในสังกัด คค. นำส่ง สผง.															

แผนงาน/โครงการพัฒนางบประมาณ ๒๕๖๔

ปรับปรุงท่าเรือสาธารณะในภูมิภาคประจำปี (ในพื้นที่ จ.กระบี่) จำนวน ๔ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องจากท่าเรือทั้ง ๔ แห่ง ได้แก่ ๑.ท่าเรือโดยสารและท่องเที่ยวแหลมสั๊ก จ.กระบี่ ๒. ท่าเรือแหลมหิน จ.กระบี่ ๓. ท่าเทียบเรือประมงอ่าวท่าเลน จ.กระบี่ ๔.ท่าเทียบเรือคลองเขม่า จ.กระบี่ มีสภาพชำรุดเสียหายมาก ซึ่งมีการใช้งานมากกว่า ๑๐ ปี จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือให้มีความมั่นคงแข็งแรง เพื่อความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้มาใช้บริการบนท่าเรือและเป็นการยืดอายุการใช้งานของท่าเรือด้วย

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือสาธารณะในภูมิภาคประจำปีจำนวน ๔ แห่ง โดยดำเนินการซ่อมแซมโครงสร้างที่เสียหายจากอายุการใช้งาน ให้มีความมั่นคงแข็งแรงและปลอดภัย

๓. เป้าหมายโครงการ

ปรับปรุงโครงสร้างและสภาพลักษณะของท่าเรือ อาคารพักผู้โดยสารและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการและผู้สูงอายุ เพื่อยืดอายุโครงสร้างท่าเรือและเพื่อให้การใช้งานท่าเรือปลอดภัย สะดวก

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ เป็นเงิน ๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๓๖๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. ๒๕๖๔ - ธ.ค.๒๕๖๔	ดำเนินการ ๓๖๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ท่าเรือสาธารณะในภูมิภาคที่ได้รับการปรับปรุงซ่อมแซมมีความมั่นคงแข็งแรงปลอดภัย ใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ ตามที่ออกแบบ เพิ่มอายุการใช้งานให้ยาวนานขึ้น
- ยกระดับการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำให้มีมาตรฐานสูงขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ท่าเรือได้รับการก่อสร้างปรับปรุงจำนวน ๔ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ซ่อมแซมและปรับปรุงท่าเทียบเรือหน้าสำนักงาน เจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ จ.สุมทราการ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ด้วยสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ มีท่าเทียบเรือเพื่อใช้ในการตรวจตรา ปราบปราม การกระทำผิดกฎหมายในแม่น้ำเจ้าพระยาอีกทั้งยังเป็นที่พักเรือของเรือตรวจการณเจ้าท่า ๒๑๔ และเรือตรวจการณเจ้าท่า ๒๒๐มีขนาดบรรทุกทุกคนโดยสารประมาณ ๒๕-๓๐ คน ซึ่งหมุนเวียนมาราการประจำที่สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ ซึ่งในปัจจุบันมีสภาพทรุดโทรมชำรุด พื้นทางเดินแตก ทั้งนี้ ไฟฟ้าทางเดินท่าเทียบเรือไม่สามารถใช้งานได้ ซึ่งอาจเกิดอันตรายขณะปฏิบัติงานในช่วงเวลากลางคืน จึงมีความประสงค์ที่จะซ่อมแซมและปรับปรุงท่าเทียบเรือดังกล่าว

๒. วัตถุประสงค์

ปรับปรุงท่าเทียบเรือสาธารณะให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย เพื่อรองรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และคนเรือประจำสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ จากการสำรวจตรวจสอบพบว่าท่าเรือมีสภาพทรุดโทรมชำรุด พื้นทางเดินแตก ทั้งนี้ ไฟฟ้าทางเดินท่าเทียบเรือไม่สามารถใช้งานได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่และคนประจำเรือ

๓. เป้าหมายโครงการ

ปรับปรุงซ่อมแซมท่าเทียบเรือหน้าสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ

๔.. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๗๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ปรับปรุงท่าเทียบเรือให้มีสภาพที่พร้อมใช้งานและมีความปลอดภัย
๒. บำรุงรักษาท่าเรือรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ท่าเรือได้รับการก่อสร้างปรับปรุงจำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ซ่อมแซมอาคารท่าเรือตรวจการณ์ สำนักงาน เจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ จ.สุมทราการ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ด้วยสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา และสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ มีท่าเทียบเรือเพื่อใช้ในการตรวจตรา ปราบปราม การกระทำผิดกฎหมายในแม่น้ำเจ้าพระยาอีกทั้งยังเป็นท้องเรือของเรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๕๕ มีขนาดบรรทุกทุกคนโดยสารประมาณ ๘-๑๐ คน ซึ่งมาราชาการประจำที่สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ แต่ในปัจจุบันท่าเทียบเรือดังกล่าวมีสภาพทรุดโทรม ชำรุด พื้นทางเดินแตก รวมทั้งบริเวณตัวอาคารชำรุดมีรอยแตกร้าว ไม่ปลอดภัย จึงมีความประสงค์ที่จะซ่อมแซมปรับปรุงท่าเทียบเรือดังกล่าว

๒. วัตถุประสงค์

ปรับปรุงซ่อมแซมอาคารท่าเรือตรวจการณ์ให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย เพื่อรองรับการปฏิบัติงาน ของเจ้าหน้าที่และคนประจำเรือประจำสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ จากการสำรวจตรวจสอบ พบว่าท่าเรือมีสภาพทรุดโทรม ชำรุดพื้นทางเดินแตก ทั้งนี้ไฟฟ้าทางเดินท่าเทียบเรือไม่สามารถใช้งานได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่และคนประจำเรือ

๓. เป้าหมายโครงการ

ปรับปรุงซ่อมแซมท่าเทียบเรือหน้าสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุมทราการ เพื่อให้เกิด ความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และคนประจำเรือประจำสำนักงานเจ้าท่า

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๗๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ปรับปรุงท่าเทียบเรือให้มีสภาพที่พร้อมใช้งานและมีความปลอดภัย
๒. บำรุงรักษาท่าเรือรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ซ่อมแซมอาคารท่าเรือตรวจการณ์จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ปรับปรุงท่าเทียบเรือบ้านศาลาด่าน อ.เกาะลันตา จ.กระบี่

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องจากท่าเทียบเรือบ้านศาลาด่าน อำเภอเกาะลันตา จังหวัดกระบี่ เป็นท่าเรือสำคัญซึ่งจากการลงพื้นที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เมื่อได้สั่งการนโยบายให้ปรับปรุงท่าเรือเพื่อความสะดวกปลอดภัย ประกอบกับเป็นไปตามผลการศึกษาโครงการศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือขนาดเล็กชายฝั่ง อันดามัน ระยะที่ ๑

๒. วัตถุประสงค์ เพื่อปรับปรุงท่าเทียบเรือบ้านศาลาด่าน อ.เกาะลันตา จ.กระบี่

๓. เป้าหมายโครงการ ปรับปรุงท่าเทียบเรือบ้านศาลาด่าน อ.เกาะลันตา จ.กระบี่

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๕๙,๖๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๐ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๑ ตั้งงบประมาณ	๓๖,๑๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	- บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	- บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๐-๒๕๖๔

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ ห้างหุ้นส่วนจำกัดพัฒนาบรรณกิจ สัญญาเลขที่ ๘๙/๒๕๖๐/สกม. ลงวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๖๐ วงเงิน ๕๙,๖๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๑ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๕๙.๐๐

- ปัญหา/อุปสรรค สถานการณ์โรคระบาด ไวรัสโคโรนา-๑๙ ไม่สามารถจัดหาแรงงานเพิ่มเติม ประกอบกับ พ.ร.ก. ฉุกเฉินในการเดินทางข้ามจังหวัด และในช่วงแรกพบปัญหาในพื้นที่ทับพื้นที่อุทยานและต้องปรับแก้ไขรูปแบบที่สอดคล้องกับพื้นที่ใหม่ รวมทั้งการจัดส่งวัสดุก่อสร้างให้กับทางหน่วยงานไม่เป็นไปตามแผนงานที่วางไว้

- แนวทางแก้ไข ผู้ควบคุมงานให้ทางผู้รับจ้างเสนอแผนปฏิบัติงานก่อสร้างเพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาที่เหลือ ตลอดจนแผนเพิ่มคนงานก่อสร้างเข้าดำเนินงานให้มีจำนวนที่เพียงพอเหมาะสมกับระยะเวลา และปริมาณงานคงเหลือ เพื่อให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จภายในระยะเวลาตามสัญญา

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือมีความสะดวกและปลอดภัยในการใช้งาน
๒. ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ท่าเรือได้รับการก่อสร้างปรับปรุงจำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือปากเมง ต.ไม้ฝาด อ.สิเกา จ.ตรัง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ท่าเรือปากเมงเป็นท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวและคมนาคมทางน้ำที่สำคัญกับทางจังหวัดตรัง ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวใช้งานท่าเรือปากเมงเป็นจำนวนมาก และเนื่องจากอายุของท่าเรือมากกว่า ๒๐ ปี สภาพปัจจุบันจึงมีความชำรุดทรุดโทรม อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้บริการได้ กรมเจ้าท่าจึงได้จ้างที่ปรึกษามหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ศึกษาออกแบบเพื่อปรับปรุงท่าเรือให้มีความแข็งแรง รูปแบบเหมาะสม สวยงาม

๒. วัตถุประสงค์

๑. ก่อสร้างท่าเรือปากเมงและสิ่งก่อสร้างประกอบตามรูปแบบ
๒. ท่าเรือมีความปลอดภัย สามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่ปริมาณมากขึ้นได้
๓. ท่าเรือมีความคงทนแข็งแรง

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือปากเมง ต.ไม้ฝาด อ.สิเกา จ.ตรัง จำนวน ๑ ท่า

- งานปรับปรุงท่าเทียบเรือ ๑๕ x ๓๐ เมตร
- งานก่อสร้างโป๊ะจอดเรือ ๘ x ๓๐ เมตร
- งานปรับปรุงสะพานท่าเทียบเรือ ๑๔๕ เมตร
- งานก่อสร้างอาคารบริการ-ที่พักคอยนักท่องเที่ยว ๑ หลัง

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๑๔๔,๑๖๑,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๖๖,๓๗๑,๖๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๔๗,๗๘๙,๔๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ หจก.พัฒนาบรรณกิจ สัญญาเลขที่ ๑๑๗/๒๕๖๒/พย. ลงวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๖๒ วงเงิน ๑๔๔,๑๖๑,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๓ ผลงานร้อยละ ๔๔.๑๙

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ท่าเทียบเรือมีฟังก์ชันการใช้งานสมบูรณ์ครบถ้วน
๒. พื้นที่ท่าเรือสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกและปลอดภัย โครงสร้างมีความมั่นคงแข็งแรง
๓. พื้นที่ด้านหน้าท่าสามารถรองรับเรือเข้าเทียบท่าได้อย่างปลอดภัย
๔. พื้นที่ด้านหลังท่ามีพื้นที่การใช้สอยครบถ้วนตามความต้องการของนักท่องเที่ยว
๕. เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ท่าเทียบเรือจำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเฟอร์รี่เกาะสมุย อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามยุทธศาสตร์ของกรมเจ้าท่าและกระทรวงฯ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในระบบการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ / ความปลอดภัย / สามารถให้บริการได้อย่างทั่วถึง ท่าเทียบม และสามารถรองรับและให้บริการนักท่องเที่ยวที่ปริมาณเพิ่มมากขึ้นได้ ปัจจุบันโครงสร้างมีความชำรุด เสียหาย ไม่ปลอดภัยจึงต้องเร่งดำเนินการ

๒. วัตถุประสงค์

๑. ท่าเรือสามารถรองรับและให้บริการนักท่องเที่ยวที่ปริมาณเพิ่มมากขึ้นได้
๒. ท่าเรือมีความปลอดภัย/คงทนแข็งแรง

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเฟอร์รี่เกาะสมุย อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๗๕,๖๘๓,๑๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๓๔,๕๙๔,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๒๕,๐๘๙,๑๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บจก.พร้อมมิตร เอส เอ เอฟที สัญญาที่ ๑๑๔/๒๕๖๒/พย. ลงวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๒ วงเงิน ๗๕,๖๘๓,๑๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ ผลงานร้อยละ ๙๖.๐๗

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ท่าเรือมีฟังก์ชันการใช้งานสมบูรณ์ครบถ้วน
๒. พื้นที่ท่าเรือสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้อย่างสะดวกและปลอดภัย โครงสร้างมีความมั่นคง แข็งแรง
๓. พื้นที่ด้านหน้าท่า สามารถรองรับเรือเข้าเทียบท่าได้อย่างปลอดภัย
๔. พื้นที่ด้านหลังท่า มีพื้นที่การใช้สอยครบถ้วนตามความต้องการของนักท่องเที่ยว
๕. เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ท่าเรือได้รับการก่อสร้างปรับปรุงจำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ก่อสร้างท่าเทียบเรือในแม่น้ำโขง บริเวณเทศบาลตำบล บ้านด่านโขงเจียม อ.โขงเจียม จ.อุบลราชธานี

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

คณะรัฐมนตรีสั่งการที่จังหวัดอุบลราชธานี เมื่อวันที่ ๒๓-๒๔ กรกฎาคม ๒๕๖๒ โดยรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ได้ลงพื้นที่ริมแม่น้ำโขงบริเวณ ต.บ้านด่าน อ.โขงเจียม ซึ่งเป็นจุดขึ้นลงท่าเรือท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง แต่ปัจจุบันไม่มีท่าเรือที่สามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่สะดวกและปลอดภัยโดยเล็งเห็นว่าพื้นที่มีศักยภาพที่พัฒนาท่าเทียบเรือท่าเทียบเรือเพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมากจึงได้สั่งการให้กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือบริเวณแม่น้ำสองสี ต.บ้านด่าน อ.โขงเจียม จ.อุบลราชธานี สำหรับใช้เป็นท่าเรือเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว และเพื่อเป็นการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจให้ประชาชนมีรายได้จากการท่องเที่ยว

๒. วัตถุประสงค์

๑. พัฒนาท่าเรือให้มีความมาตรฐาน สะดวกและปลอดภัยในการใช้บริการ เพื่อเป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยว
๒. ส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อเป็นทางเลือกให้นักท่องเที่ยวสามารถใช้บริการโดยสารทางน้ำ

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างท่าเทียบเรือในแม่น้ำโขง บริเวณแม่น้ำสองสี ต.บ้านด่าน อ.โขงเจียม จ.อุบลราชธานี

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๖,๕๖๔,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๑๗,๔๓๖,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๔๒๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

การคัดเลือกที่ปรึกษาล่าช้า เนื่องจากมีที่ปรึกษายื่นข้อเสนอถูกต้องเพียงรายเดียว ดังนั้น เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ เป็นการเปิดกว้างและเกิดการแข่งขัน จึงทำให้ต้องดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาครั้งที่ ๒ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอ คค. พิจารณา

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้รับการบริการระบบขนส่งทางน้ำ (ท่าเรือ) ที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยได้รับความสะดวกสบายในการรับบริการ ซึ่งจะให้ให้นักท่องเที่ยวเข้ามาใช้บริการมากขึ้น เกิดประโยชน์เศรษฐกิจในพื้นที่ชุมชน
๒. ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ และระหว่างประเทศ
๓. รองรับการพัฒนาเป็นจุดผ่านแดนในอนาคต

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ท่าเทียบเรือจำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ศึกษาเพื่อกำหนดพื้นที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำบริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งอ่าวไทย และอันดามัน กรุงเทพมหานคร

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ประเทศไทยเป็นประเทศที่จัดได้ว่ามีทำเลที่ตั้งที่มีความได้เปรียบต่อการคมนาคมขนส่งในภูมิภาค ซึ่งมีพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศกับประเทศเพื่อนบ้านเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียงและนานาชาติได้ รวมทั้งประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาไปสู่การเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งของภูมิภาคในทุกรูปแบบการขนส่ง (Hub for Connectivity) เพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค สามารถพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยเฉพาะเมื่อพิจารณาปริมาณการนำเข้าส่งออกสินค้าและเที่ยวบิน และการเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค กรมเจ้าท่า ในฐานะหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งรับผิดชอบหลักด้านการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำของประเทศ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการขนส่งทางน้ำ โดยเป็นระบบการขนส่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำ ประหยัดพลังงาน และจะสามารถช่วยลดต้นทุน โลจิสติกส์ของประเทศได้ในระยะยาว จึงเห็นควรจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษา เพื่อกำหนดพื้นที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำ บริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน ต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำ เป็นกรอบการกำหนดทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ
๒. เพื่อศึกษาและสำรวจ กำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่ง ทางน้ำ บริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน ตามหลักวิชาการ รวมถึงพิจารณาผลการศึกษา

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำ เป็นกรอบการกำหนดทิศทางการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ และศึกษาเพื่อกำหนดพื้นที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำบริเวณแม่น้ำชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน จำนวน ๑ ฉบับ

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๒๕,๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๔๕๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. ๒๕๖๔ - เม.ย. ๒๕๖๕	ดำเนินการ ๔๕๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. มีการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการขนส่งทางน้ำบริเวณแม่น้ำชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามัน และมีการเชื่อมโยงการขนส่งทั้งทางบก ทางราง และการขนส่งทางน้ำ พัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญระดับภูมิภาค และเป็นทางเลือกการเชื่อมโยงในการส่งสินค้าบริเวณแม่น้ำ ชายฝั่งอ่าวไทยและอันดามันได้

๒. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และสามารถส่งสินค้าและโดยสารได้อย่างสะดวกรวดเร็วตลอดทั้งปี ซึ่งเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรทางบกและความเดือดร้อนของประชาชน ลดต้นทุนการขนส่ง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง และเป็นการส่งเสริมสนับสนุนความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ และเกิดการสร้างงานสร้างรายได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม อันจะทำให้สภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลอันดามันตอนล่างดีขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำพัฒนาระบบเพื่อการบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อจัดทำระบบแผนแม่บทการปรับปรุง และบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่งในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า โดย การสำรวจสภาพโครงสร้าง การใช้งานท่าเรือในปัจจุบัน จัดลำดับการบำรุงรักษา เสนอแนะแนวทางการพัฒนา ปรับปรุง หรือ ความจำเป็นในการขยายท่าเรือ รวมทั้งพัฒนาโปรแกรมช่วยสนับสนุนในการสำรวจ เขียนแบบ ประมาณราคาปรับปรุงท่าเรือ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อสำรวจสภาพท่าเรือชายฝั่งในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า
๒. ทำแผนแม่บทในการบำรุงรักษาปรับปรุงท่าเรือโดยการจัดลำดับความสำคัญในการบำรุงรักษา
๓. เก็บข้อมูลความต้องการในการขยาย/ปรับปรุงท่าเรือ
๔. จัดทำโปรแกรม/ระบบ ช่วยในการสำรวจสภาพท่าเรือระบบช่วยจัดทำรูปแบบ/ประมาณราคาเบื้องต้น

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. เพื่อให้ได้มาซึ่งโปรแกรมในการบริหารงานซ่อมบำรุงรักษาท่าเรือและสิ่งปลูกสร้างทางน้ำในขั้นตอนการวางแผน สำรวจ ตรวจสอบ ทำรายงาน ประเมินสภาพความเสียหายและประเมินราคางานซ่อมทำ
๒. เพื่อให้ได้มาซึ่งระบบเอกสารงานราชการที่เกี่ยวข้องในงานซ่อมบำรุงงานวิศวกรรมทางทะเล
๓. เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลสภาพโครงสร้างล่าสุดของท่าเทียบเรือและสิ่งปลูกสร้างทางทะเลทั่วประเทศ

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๒๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๑๗,๖๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. ๒๕๖๔ - มิ.ย. ๒๕๖๖	ดำเนินการ ๕๔๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีระบบแผนแม่บทในการปรับปรุง และบำรุงรักษาท่าเรือในภูมิภาค จะทำให้ท่าเรือเกิดความสะดวกและปลอดภัยและเป็นการยกระดับการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำให้มีมาตรฐานสูงขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	พัฒนาระบบเพื่อการบำรุงรักษาท่าเรือชายฝั่ง จำนวน ๑ โครงการ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

นาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ข้อมูลระดับน้ำเป็นหนึ่งในกิจกรรมที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ ด้านการปรับสมดุล และพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ในการให้บริการข้อมูลอุทกวิทยาผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมา ประยุกต์ใช้ แก่หน่วยงานภายในกรมเจ้าท่า หน่วยงานราชการอื่นที่เกี่ยวข้อง บริษัทที่ปรึกษา สถาบัน การศึกษาต่างๆ รวมถึงผู้ที่สนใจ และที่สำคัญมากระดับประเทศคือเป็นฐานข้อมูลของคลังข้อมูลน้ำและภูมิอากาศแห่งชาติ (National Hydro informatics and Climate Data Center : NHC) ในการสนับสนุนการตัดสินใจสั่งการในการบริหารจัดการ น้ำอย่างเป็นระบบ เพื่อบรรเทาปัญหาอุทกภัยและภัยแล้งในสภาวะวิกฤติอย่างเป็นเอกภาพและมีประสิทธิภาพ โดย อยู่ภายใต้การกำกับของคณะกรรมการบูรณาการฐานข้อมูลและภูมิอากาศ

การเก็บข้อมูลระดับน้ำเป็นภารกิจหลักที่สำคัญของกลุ่มอุทกวิทยา กองสำรวจและแผนที่ กรมเจ้าท่า ในการ จัดทำฐานข้อมูลอุทกวิทยา เพื่อใช้เป็นข้อมูลหลักสำคัญสำหรับการเดินเรือ การขนส่งทางน้ำ การศึกษาออกแบบ โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ และการบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ กลุ่มอุทกวิทยา มีเครื่องวัดระดับน้ำประจำสถานีวัด ระดับน้ำต่างๆ ซึ่งติดตั้งในแม่น้ำและบริเวณชายฝั่งทะเลทั่วประเทศ ปัจจุบันมีเครื่องวัดระดับน้ำอัตโนมัติผ่านระบบ เครือข่าย จำนวน ๓๕ สถานี ซึ่งดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว ตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๖๒ รวมทั้งเครื่องวัดระดับน้ำระบบเดิมซึ่ง ใช้นาฬิกาแบบชนิดควอตซ์ บันทึกลงบนกระดาษกราฟโดยขับเคลื่อนไมโครมอเตอร์เพื่อหมุนกระบอกกราฟทั้งแบบ แนวนอนและแนวตั้ง โดยมีพนักงานวัดระดับน้ำดูแลสถานีวัดระดับน้ำแต่ละแห่ง จำนวน ๑๙ สถานี ซึ่งนาฬิกา เครื่องวัดระดับน้ำทั้ง ๑๙ สถานี มีอายุการใช้งานมากกว่า ๒๐ ปี มีลักษณะเสื่อมสภาพ ซึ่งชำรุดไม่สามารถใช้งานได้ ๕ เครื่อง ส่วนอีก ๑๔ เครื่อง ชัดข้อง ไม่สามารถใช้งานได้บ่อย จึงทำให้กลุ่มอุทกวิทยามีนาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำ สำหรับใช้ในการปฏิบัติงานไม่เพียงพอกับความต้องการใช้งาน แต่เนื่องจากสถานีวัดระดับน้ำอัตโนมัติยังมีความจำเป็น จะต้องตรวจสอบความถูกต้องแม่นยำ โดยการเปรียบเทียบกับสถานีวัดระดับน้ำระบบเดิมซึ่งมีความแม่นยำ ถูกต้อง มากกว่า ดังนั้น เพื่อให้สามารถใช้งานเครื่องวัดระดับน้ำระบบเดิมได้อย่างต่อเนื่อง จึงเห็นควรจัดหานาฬิกาเครื่องวัด ระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์ จำนวน ๕ เครื่อง ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อเป็นการทดแทนนาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำเก่า ซึ่งชำรุดและเสื่อมสภาพเนื่องจากการใช้งานมาเป็นเวลานาน
๒. ใช้กับเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง ในการเปรียบ เทียบ เพื่อตรวจสอบความถูกต้องแม่นยำของเครื่องวัดระดับน้ำ อัตโนมัติ อำนวยประโยชน์กับการพัฒนาการเดินเรือ การขนส่งทางน้ำ การศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ และการบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ
๓. เพื่อประยุกต์ใช้ในงานจัดทำ แก๊ซ และปรับปรุงฐานข้อมูลระดับน้ำ Web Service ของกรมเจ้าท่า เป็นการเพิ่ม ประสิทธิภาพในการให้บริการข้อมูลระดับน้ำและติดตามสถานการณ์น้ำโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดหานาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้งเพื่อใช้ทดแทนนาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำเก่าซึ่งชำรุดและเสื่อมสภาพ เนื่องมาจากการใช้งานมายาวนานกว่า ๒๐ ปี จำนวน ๕ เครื่อง เพื่อนำไปใช้กับเครื่องวัดระดับน้ำ ๑๙ สถานี ในพื้นที่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี หนองคาย ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตรัง ชุมพร นครศรีธรรมราช ปัตตานี นราธิวาส ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๔๒,๕๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๙๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มี.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๙๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อให้ใช้งานเครื่องวัดระดับน้ำระบบเดิมได้อย่างต่อเนื่อง ในการตรวจสอบความถูกต้องแม่นยำของเครื่องวัดระดับน้ำอัตโนมัติ โดยการเปรียบเทียบกับสถานีวัดระดับน้ำระบบเดิมซึ่งมีความแม่นยำ ถูกต้องมากกว่า อำนวยประโยชน์กับการพัฒนาการเดินเรือ การขนส่งทางน้ำ การศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ และการบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	นาฬิกาเครื่องวัดระดับน้ำแบบตั้ง พร้อมอุปกรณ์ จำนวน ๕ เครื่อง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นร่อนน้ำบ้านกรูด อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ร่อนน้ำบ้านกรูดเป็นร่อนน้ำที่สำคัญ เรือประมงขนาดใหญ่และเล็กจำนวนมากใช้หลบคลื่นลมและขนถ่ายสัตว์น้ำ เป็นแหล่งเศรษฐกิจของพื้นที่ แต่ประสบปัญหาร่อนน้ำตื้นเขินและตะกอนทรายตกทับถมปิดร่อนน้ำอยู่บ่อยครั้ง เป็นอุปสรรคในการเดินเรือ ส่งผลกระทบด้านลบต่อสภาพเศรษฐกิจโดยรวม จึงต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเขื่อนกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่อนน้ำบ้านกรูด เพื่อรักษาร่อนน้ำ ป้องกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่อนน้ำ เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าประมงผ่านปากร่อนน้ำ เป็นไปตาม ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนขีดความสามารถระดับประเทศตามนโยบายกระทรวงฯ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อก่อสร้างเขื่อนป้องกันทรายและคลื่น
๒. เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการเดินเรือและขนส่งสินค้าประมงผ่านปากร่อนน้ำในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. เป้าหมายโครงการ

พัฒนาสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันร่อนน้ำ

๑. ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่นด้านตะวันออกยาว ๒๓๕ ม. และด้านตะวันตกยาว ๓๒๕ ม.
๒. ก่อสร้างท่าเรือยาว ๙๕ ม.
๓. ก่อสร้างกำแพงกันตลิ่งยาว ๑๖๐ ม.
๔. ขุดลอกร่องน้ำยาว ๑,๐๗๕ ม. และขุดลอกหน้าท่าเรือ ๑,๘๑๐ ตร.ม.
๕. ติดตั้งไฟฟ้าเขื่อนและเครื่องหมายการเดินเรือ
๖. เสริมทรายชายหาดบ้านกรูดประมาณ ๙๙,๐๐๐ ลบ.ม.
๗. อื่นๆ ตามกำหนดในรูปแบบก่อสร้าง

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๑๑๑,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๑๖,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๔๒,๔๗๔,๕๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๕๒,๐๒๕,๕๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

การคัดเลือกที่ปรึกษาล่าช้า เนื่องจากมีที่ปรึกษายื่นข้อเสนอถูกต้องเพียงรายเดียว ดังนั้น เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ เป็นการเปิดกว้างและเกิดการแข่งขัน จึงทำให้ต้องดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาครั้งที่ ๒ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอ คค. พิจารณา

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

สามารถแก้ไขปัญหาทรายปิดปากร่องน้ำบ้านกรูด ป้องกันและรักษาร่องน้ำ สร้างแหล่งจอดพักเรือและท่าเรือ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล มีท่าเรือขนถ่ายสินค้าประมงที่ได้มาตรฐาน และสามารถเดินเรือและประกอบอาชีพได้อย่างสะดวกปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขัน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนเขื่อนกันทรายและคลื่นที่ก่อสร้าง ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

จ้างที่ปรึกษาดูตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
(ในพื้นที่ จ.ประจวบคีรีขันธ์ จ.ชุมพร และ จ.นครศรีธรรมราช) จำนวน ๖ โครงการ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ดำเนินการตามกฎหมายและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ของโครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งและเชื่อมกันทรายและคลื่นปากร่องน้ำตามที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้ให้ความเห็นชอบกรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการจ้างเหมาติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการในระยะดำเนินการภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อจัดทำรายงานเสนอ สผ. ตามกำหนดถูกรอบ ๖ เดือนต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
๒. เพื่อดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
๓. เพื่อจัดทำรายงานผลการดำเนินการตามมาตรการเสนอ สผ. ทุกรอบ ๖ เดือน
๔. เพื่อสรุปและประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการ

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดทำรายงานสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ เพื่อจัดนำเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตามแนวทางที่กำหนด จำนวน ๖ โครงการ ดังนี้

๑. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่องน้ำคลองท่าเสม็ด ต.สะพลี อ.ปะทิว จ.ชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๕)
๒. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่น บริเวณปากร่องน้ำเขาตะเกียบ ต.หนองแก อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ (ระยะดำเนินการปีที่ ๔)
๓. โครงการสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณหมู่ที่ ๒,๓,๗ และ ๘ ต.หน้าสตน อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช (ระยะดำเนินการปีที่ ๔)
๔. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านหัวแหลม (ฝั่งกระโจม) หมู่ ๑๒ ต.บางมะพร้าว อ.หลังสวน จังหวัดชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๓)
๕. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่นบริเวณปากตะโก จ.ชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๓)
๖. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่นร่องน้ำหลังสวน อ.หลังสวน จ.ชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๒)

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ เป็นเงิน ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๑. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่นบริเวณปากร่องน้ำคลองท่าเสม็ด ต.สะพลี อ.ปะทิว จ.ชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๕) = ๔๘๐,๐๐๐ บาท
๒. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่น บริเวณปากร่องน้ำเขาตะเกียบ ต.หนองแก อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ (ระยะดำเนินการปีที่ ๔) = ๔๕๐,๐๐๐ บาท
๓. โครงการสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณหมู่ที่ ๒,๓,๗ และ ๘ ต.หน้าสตน อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช (ระยะดำเนินการปีที่ ๔) = ๙๗๐,๐๐๐ บาท

๔. โครงการเชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านหัวแหลม (ฝั่งกระโจม) หมู่ ๑๒ ต.บางมะพร้าว อ.หลังสวน จ.ชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๓) = ๘๖๐,๐๐๐ บาท
๕. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่นบริเวณปากตะโก จ.ชุมพร(ระยะดำเนินการปีที่ ๓) = ๙๒๐,๐๐๐ บาท
๖. โครงการเชื่อมกันทรายและคลื่นร่องน้ำหลังสวน อ.หลังสวน จ.ชุมพร (ระยะดำเนินการปีที่ ๒) = ๑,๓๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๓๐๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ต.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๓๐๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการได้รับการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ทำให้สามารถดำเนินการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการได้อย่างเหมาะสมและสามารถทบทวนปรับปรุงรูปแบบการดำเนินโครงการในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ปรับปรุงเงื่อนไขป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเลประจำปี
(หาดพิทยา จ.ชลบุรี และ ต.ท่าบอน อ.ระโนด จ.สงขลา) จำนวน ๒ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพในการป้องกันทรายและคลื่นเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าประมง / เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งและปรับสมดุลของคลื่นกันทรายและคลื่นตามผลการศึกษาเดิมเป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ข้อ ๒ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนขีดความสามารถระดับประเทศตามนโยบายกระทรวงฯ ทั้งนี้เงื่อนไขเดิมมีการก่อสร้างไว้แล้ว

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
๒. เพื่อป้องกันอันตรายจากคลื่นทะเลต่อชีวิตและทรัพย์สิน บรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่และการสูญเสียเงิน/งบประมาณในการซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้าง/ถนน/สวนสาธารณะที่ดินของประชาชนและหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการจากการถูกกัดเซาะ

๓. เป้าหมายโครงการ

ปรับปรุง/บำรุงรักษาให้ป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งแข็งแรง ยังคงใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพยืดอายุการใช้งาน

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๗๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่มั่นคงแข็งแรง สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัย ในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: เชื่อมป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำเทพา อ.เทพา จ.สงขลา

๑. เหตุผลความจำเป็น

การก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น (JETTY) บริเวณปากร่องน้ำต่างๆ ของกรมเจ้าท่า ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนทรายที่เคลื่อนตัวตามแนวชายฝั่ง (Littoral Drift) เข้ามาตกตะกอนในร่องน้ำทางเรือเดินเรือเกินไป และมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สภาพคลื่นลมในร่องน้ำมีความสงบเหมาะสมกับการเดินเรือ โดยตามผลการศึกษาและจากการติดตามผลภายหลังการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น พบว่า เกิดการตกตะกอนสะสมที่ด้านข้างเขื่อนบริเวณเหนือน้ำ (updrift) และส่งผลให้ชายฝั่งด้านท้ายน้ำ (down drift) เกิดการกัดเซาะ เนื่องจากตะกอนที่เคลื่อนตัวตามแนวชายฝั่ง ด้านเหนือน้ำถูกเขื่อนกันทรายและ คลื่นขวางไว้ และขาดตะกอนที่ไหลจากบริเวณต้นน้ำมาเสริมตามแนวชายฝั่งเพื่อเป็นการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการย้ายทรายข้ามร่องน้ำ (Sand bypassing) โดยการขุดลอกย้ายตะกอนทรายที่สะสมบริเวณเขื่อนด้านเหนือน้ำ แล้วขนย้ายข้ามร่องน้ำเพื่อเป็นการลดผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำ และเพื่อให้การเคลื่อนย้ายตะกอนทรายตามแนวชายฝั่งมีการปรับสมดุลตามธรรมชาติต่อไป โดยหากไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณจะส่งผลให้การสัญจรทางน้ำชายฝั่งทะเลไม่สะดวก ปลอดภัย มีผล กระทบต่อการประกอบอาชีพ ประชาชนขาดรายได้จากการใช้ร่องน้ำในการประกอบอาชีพ มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการและใกล้เคียง รวมถึงเป็นอุปสรรคในการระบายน้ำออกสู่ทะเลในช่วงน้ำหลาก

๒. วัตถุประสงค์

ขุดลอกร่องน้ำและย้ายทรายข้ามร่องน้ำเพื่อแก้ไขปัญหาการตกตะกอนตื้นเขินของร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ราษฎรผู้ใชร่องน้ำและผู้ประกอบการเดินเรือ ใช้เป็นเส้นทางการสัญจรทางน้ำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่การขนส่งทางน้ำอันจะทำให้การขนส่งทางน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นอกจากนี้ยังเป็นการป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล รองรับและระบายน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และยังเป็นการฟื้นฟูระบบนิเวศน์รอบบริเวณพื้นที่ขุดลอก

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกย้ายทรายข้ามร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๒๘๖,๓๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๔,๗๕,๑๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

- | | |
|-------------------|-----------------------------|
| ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓ | จัดทำ TOR แล้วเสร็จ |
| ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓ | ประกวดราคาและพิจารณาผล |
| ๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓ | นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง |
| ๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓ | ลงนามในสัญญาจ้าง |
| ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๔ | ดำเนินการ ๑๒๐ วัน |

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. รักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน ทำให้ระบบขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพเรือประเภทต่าง ๆ สามารถเข้า - ออกร่องน้ำได้ สะดวก และปลอดภัย
๒. ป้องกันการรุกรานของสาหร่ายทะเล
๓. ช่วยระบายน้ำออกสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัย
๔. ลดผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำเขื่อนกันทรายและคลื่นและรักษาสมดุลของชายฝั่ง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (Sand by passing) ๑ ร่องน้ำ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในงบประมาณที่ได้รับ

จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส

๑. เหตุผลความจำเป็น

การก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น (JETTY) บริเวณปากร่องน้ำต่างๆ ของกรมเจ้าท่า ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนทรายที่เคลื่อนตัวตามแนวชายฝั่ง (Littoral Drift) เข้ามาตกตะกอนในร่องน้ำทางเรือเดินเร็วเกินไป และมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สภาพคลื่นลมในร่องน้ำมีความสงบเหมาะสมกับการเดินเรือ โดยตามผลการศึกษาและจากการติดตามผลภายหลังการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น พบว่า เกิดการตกตะกอนสะสมที่ด้านข้างเขื่อนบริเวณเหนือน้ำ (updrift) และส่งผลให้ชายฝั่งด้านท้ายน้ำ (downdrift) เกิดการกัดเซาะเนื่องจากตะกอนที่เคลื่อนตัวตามแนวชายฝั่ง ด้านเหนือน้ำถูกเขื่อนกันทรายและคลื่นขวางไว้ และขาดตะกอนที่ไหลจากบริเวณต้นน้ำมาเสริมตามแนวชายฝั่งเพื่อเป็นการลดผลกระทบที่เกิดขึ้น จากการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการย้ายทรายข้ามร่องน้ำ (Sandbypassing) โดยการขุดลอกย้ายตะกอนทรายที่สะสมบริเวณเขื่อนด้านเหนือน้ำ แล้วขนย้ายข้ามร่องน้ำ เพื่อเป็นการลดผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำ และเพื่อให้การเคลื่อนย้ายตะกอนทรายตามแนวชายฝั่งมีการปรับสมดุลตามธรรมชาติต่อไปโดยหากไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณจะส่งผลให้การสัญจรทางน้ำชายฝั่งทะเลไม่สะดวก ปลอดภัย มีผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ ประชาชนขาดรายได้จากการใช้ร่องน้ำในการประกอบอาชีพ มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการและใกล้เคียง รวมถึงเป็นอุปสรรคในการระบายน้ำออกสู่ทะเลในช่วงน้ำหลาก

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาการตกตะกอน ต้นทุนของร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ราษฎรผู้ใช้ร่องน้ำและผู้ประกอบการเดินเรือใช้เป็นเส้นทางสัญจรทางน้ำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่การขนส่งทางน้ำอันจะทำให้การขนส่งทางน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นอกจากนี้ยังเป็นการป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเลรองรับและระบายน้ำ ตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และ ยังเป็นการฟื้นฟูระบบนิเวศน์รอบบริเวณพื้นที่ขุดลอก

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกย้ายทรายข้ามร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๒๕๐,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๔๘๖,๕๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๒๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. รักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน ทำให้ระบบขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพ เรือประเภทต่างๆสามารถเข้า – ออกร่องน้ำได้ สะดวก และปลอดภัย
๒. ป้องกันการรุกรานของสาหร่ายทะเล
๓. ช่วยระบายน้ำออกสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัย
๔. ลดผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำเชื่อมกันทรายและคลื่นและรักษาสมดุลของชายฝั่ง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (Sand by passing) ๑ ร่องน้ำ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล Sand Bypassing ร่องน้ำสายบุรี อ.สายบุรี จ.ปัตตานี

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

การก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น (JETTY) บริเวณปากร่องน้ำต่างๆ ของกรมเจ้าท่า ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันไม่ให้ตะกอนทรายที่เคลื่อนตัวตามแนวชายฝั่ง (Littoral Drift) เข้ามาตกตะกอนในร่องน้ำทางเรือเดินเรือเกินไป และมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สภาพคลื่นลมในร่องน้ำมีความสงบเหมาะสมกับการเดินเรือโดยตามผลการศึกษาและจากการติดตามผลภายหลังการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น พบว่าเกิดการตกตะกอนสะสมที่ด้านข้างเขื่อนบริเวณเหนือน้ำ (updrift) และส่งผลให้ชายฝั่งด้านท้ายน้ำ (down drift) เกิดการกัดเซาะ เนื่องจากตะกอนที่เคลื่อนตัวตามแนวชายฝั่ง ด้านเหนือน้ำถูกเขื่อนกันทรายและคลื่นขวางไว้ และขาดตะกอนที่ไหลจากบริเวณต้นน้ำมาเสริมตามแนวชายฝั่งเพื่อเป็นการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างเขื่อนกันทรายและคลื่น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการย้ายทรายข้ามร่องน้ำ (Sandbypassing) โดยการขุดลอกย้ายตะกอนทรายที่สะสมบริเวณเขื่อนด้านเหนือน้ำแล้วขนย้ายข้ามร่องน้ำเพื่อเป็นการลดผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำ และเพื่อให้การเคลื่อนย้ายตะกอนทรายตามแนวชายฝั่งมีการปรับสมดุลตามธรรมชาติต่อไปโดยหากไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณจะส่งผลให้การสัญจรทางน้ำชายฝั่งทะเลไม่สะดวก ปลอดภัย มีผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ ประชาชนขาดรายได้จากการใช้ร่องน้ำในการประกอบอาชีพ มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการและใกล้เคียง รวมถึงเป็นอุปสรรคในการระบายน้ำออกสู่ทะเลในช่วงน้ำหลาก

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาการตกตะกอนตื้นเขินของร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ราษฎรผู้ใช้ร่องน้ำและผู้ประกอบการเดินเรือ ใช้เป็นเส้นทางการสัญจรทางน้ำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยแก่การขนส่งทางน้ำ อันจะทำให้การขนส่งทางน้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นอกจากนี้ยังเป็นการป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำชายฝั่งทะเล รองรับและระบายน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และยังเป็นการฟื้นฟูระบบนิเวศน์รอบบริเวณพื้นที่ขุดลอก

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกย้ายทรายข้ามร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๒๕๐,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๙,๕๑๘,๙๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๒๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. รักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน ทำให้ระบบขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพเรือประเภทต่างๆสามารถเข้า - ออกร่องน้ำได้ สะดวก และปลอดภัย
๒. ป้องกันการรุกรานของสาหร่ายทะเล
๓. ช่วยระบายน้ำออกสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัย
๔. ลดผลกระทบการกัดเซาะแนวชายฝั่งด้านท้ายน้ำเขื่อนกันทรายและคลื่นและรักษาสมดุลของชายฝั่ง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (Sand by passing) ๑ ร่องน้ำ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ศึกษาสำรวจออกแบบและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณหาดหัวหินและหาดคลองสน ต.บ่อหิน อ.ลิเกา จ.ตรัง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เป็นโครงการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งฯ ในพื้นที่วิกฤต ตามผลการประชุมของคณะทำงานการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะแห่งชาติที่มี ทช.เป็นเจ้าภาพทั้งนี้ได้นำเสนอแผนเข้าที่ประชุมอนุคณะกรรมการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งแห่งชาติ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบโครงสร้างป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๓. เป้าหมายโครงการ

รูปแบบโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๑๖,๐๒๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	๓,๔๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๗,๕๗๓,๗๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๕,๐๔๖,๓๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บจก.ออโรรา เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ ร่วมกับ บจก.เอส ที เอส เอ็นจิเนียริงคอนซัลแตนท์ และสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สัญญาเลขที่ ๑๒๗/๒๕๖๒/พย. ลงวันที่ ๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๒ วงเงิน ๑๖,๐๒๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๔๕.๐๐

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

รูปแบบโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่มั่นคง แข็งแรง สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างปรับปรุงเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณ บ้านหน้าโกฏิ ถึงบ้านหน้าสตน อ.หัวไทร จ. นครศรีธรรมราช

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ชายฝั่งบริเวณบ้านหน้าโกฏิ ถึงบ้านหน้าสตน อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช ระยะทางประมาณ ๑๔ กม.ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งที่รุนแรง กรมเจ้าท่าได้ก่อสร้างเขื่อนกันคลื่นนอกชายฝั่งเพื่อป้องกันและบรรเทาปัญหาการกัดเซาะดังกล่าวแล้ว ๒ ระยะ แล้วเสร็จในเดือนเมษายน ๒๕๕๒ ซึ่งโครงการประสบผลสำเร็จเป็นอย่างดี สามารถป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนริมชายฝั่งได้ บรรเทาปัญหาการกัดเซาะ และทำให้พื้นที่ชายหาดงอกเงยขึ้นจากเดิมกว่า ๑๐๐ ไร่ อย่างไรก็ตามเขื่อนหินทิ้งดังกล่าวได้เผชิญคลื่นลม มรสุม และพายุรุนแรงมาประมาณ ๑๐ ปี ทำให้โครงสร้างบางส่วนได้รับความเสียหายจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงและบำรุงรักษาให้มีสภาพใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์ต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงบำรุงรักษาเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณบ้านหน้าโกฏิ ถึงบ้านหน้าสตน อ.หัวไทร จ.นครศรีธรรมราช ที่เสียหายเนื่องจากกาลเวลา และสภาพคลื่นลม ให้สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์

๓. เป้าหมายโครงการ

เพื่อปรับปรุงโครงสร้างเขื่อนหินทิ้งนอกชายฝั่ง (Offshore Breakwater) ป้องกันการกัดเซาะ
จำนวน ๑๓๑ ตัว

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๓๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๗๔,๕๐๕,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๑๒๐,๘๒๕,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๕๙,๖๗๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ กิจการร่วมค้า เอส ซี จี & เค.พี.ซี. สัญญาที่ ๑๐๐/๒๕๖๓/พย.ลงวันที่ ๒๙ พ.ค. ๖๓ วงเงิน ๒๑๘,๑๘๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พ.ย. ๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เขื่อนหินทิ้งกันคลื่นนอกชายฝั่งป้องกันการกัดเซาะ ได้รับการปรับปรุงซ่อมแซม
๒. แก้ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งของพื้นที่รักษาชายฝั่งทะเล และฟื้นฟูสภาพแวดล้อมริมฝั่ง
๓. สร้างเสริมคุณภาพชีวิตและรักษาวิถีชีวิตและการประกอบอาชีพของคนในชุมชนท้องถิ่น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | |
|-----------------------|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : เขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณ ต.ชิงโค ต.หัวเขา อ.สิงหนคร จ.สงขลา (บริเวณหาดทรายแก้ว)

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

พื้นที่บริเวณนี้จัดเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงอีกแห่งหนึ่งของจังหวัดสงขลา ชายฝั่ง บริเวณนี้ประสบปัญหาการกัดเซาะอย่างรุนแรงเรื่อยมาตั้งแต่ในอดีต อาคารสถานหาดทรายแก้วถูกน้ำทะเลกัดเซาะจนพังทลายคาบการณกัน ว่าพื้นที่ของสำนักสงฆ์หายไปจากการที่น้ำทะเลกัดเซาะชายฝั่ง เมื่อเทียบกับในอดีต เกือบ ๕๐ ไร่ ได้มีความพยายามแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยทั้งภาครัฐและเอกชน ด้วยการนำหินใหญ่มาทิ้งริมชายฝั่งนำท่อนคอนกรีตเสริมเหล็กมาทิ้งกันคลื่น แต่ก็ไม่สามารถบรรเทาปัญหาได้ การกัดเซาะชายฝั่งบริเวณดังกล่าวยังคงดำเนินต่อไป โดยมีอัตราการกัดเซาะสูงมากกว่า ๕ เมตรต่อปี ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเลบริเวณอ่าวไทยตอนล่าง ของกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง ที่ระบุว่าชายฝั่งทะเลบริเวณดังกล่าวอยู่ในพื้นที่วิกฤต ต้องได้รับการแก้ไขปัญหายอย่างเร่งด่วน เพื่อให้เป็นการแก้ไขปัญหาระยะยาวอย่างยั่งยืนและเป็นไปตามหลักวิชาการ เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ที่มีค่าบำรุงรักษาต่ำ อันเป็นการประหยัดงบประมาณของรัฐบาลระยะยาว กรมเจ้าท่าจึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาประกอบด้วย บริษัท ซี สเปคตรัม จำกัด และบริษัท เอส.ที.เอส.เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการจ้างเหมาก่อสร้างเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณ ต.ชิงโค ต.หัวเขา อ.สิงหนคร จ.สงขลา (บริเวณหาดทรายแก้ว) เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนและสร้างเสริมคุณภาพชีวิตจากปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งชายฝั่งแก่ราษฎรในพื้นที่นั้น

๒. วัตถุประสงค์

๑. เชื่อมกันคลื่นได้น้ำขนานกับแนวชายฝั่ง จำนวน ๖ ตัว ความยาว ๑๐๐ เมตร
๒. เชื่อนหัวหาดเหนือ เชื่อนยาว ๓๗๕ เมตร และเชื่อนหัวหาดใต้ เชื่อนยาว ๑๑๐ เมตร
๓. สิ่งก่อสร้างประกอบ ตามรูปแบบกำหนด
๔. อื่นๆ ตามที่กำหนดในรูปแบบและรายการประกอบแบบ

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. แก้ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งของพื้นที่
๒. สร้างเสริมคุณภาพชีวิตและรักษาวิถีชีวิตและการประกอบอาชีพของคนในชุมชนท้องถิ่น

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๒๙๐,๗๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๐ ตั้งงบประมาณ	๖๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๑ ตั้งงบประมาณ	๖๑,๘๓๗,๔๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	๓๕,๖๑๐,๒๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๘๐,๕๙๑,๘๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๔๔,๖๖๐,๖๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๐ – ๒๕๖๓

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ กิจการร่วมค้าราธิวาส สัญญาที่ ๑๑๕/๒๕๖๐/สกม. ลงวันที่ ๓๑ มี.ค. ๒๕๖๐ วงเงิน ๒๙๐,๗๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๓ ก.ค.๖๓ ดำเนินการแล้วเสร็จ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งของพื้นที่
๒. สร้างเสริมคุณภาพชีวิตและรักษาวิถีชีวิตและการประกอบอาชีพของคนในชุมชนท้องถิ่น
๓. ส่งเสริมการท่องเที่ยว

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | เขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ที่บริเวณ ต.คลองแดน อ.ระโนด จ.สงขลา

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อก่อสร้างโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ตามรายงานผลการศึกษา โครงการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างเขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่บริเวณ ต.คลองแดน อ.ระโนด จ.สงขลา และกรมเจ้าท่าได้รับการร้องขอจากจังหวัดสงขลา ตามหนังสือด่วนที่สุด ที่ สข๐๐๑๗.๒/๑๘๑๑๓ ลงวันที่ ๒๖ สิงหาคม ๒๕๕๙ ให้กรมเจ้าท่าช่วยแก้ไขปัญหาการกัดเซาะในพื้นที่ดังกล่าว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาการกัดเซาะในพื้นที่ตำบลคลองแดน อำเภอระโนด จังหวัดสงขลา

๓. เป้าหมาย

ก่อสร้างโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะ ความยาวประมาณ ๓,๘๐๐ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๑๗๙,๘๗๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๑ ตั้งงบประมาณ	๓๖,๓๓๘,๔๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	๕๔,๒๔๔,๒๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๔๒,๓๕๐,๕๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๔๖,๙๓๖,๙๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๒-๒๕๖๔

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บริษัท เอส ซี จี ๑๙๙๕ จำกัด (ให้บริการ) สัญญาที่ ๕๖/๒๕๖๑/สท. ลงวันที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๖๑ (๙๐๐ วัน) วงเงิน ๑๗๙,๘๗๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงาน ร้อยละ ๙๓.๙๗

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งของพื้นที่
๒. สร้างเสริมคุณภาพชีวิตและรักษาวิถีชีวิตและการประกอบอาชีพของคนในชุมชนท้องถิ่น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เขื่อนป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง จำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณหมู่ ๕ ต.ท่าชนะ อ.ท่าชนะ จ.สุราษฎร์ธานี

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ก่อสร้างเขื่อนกำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล ตามรายงานผลการศึกษาของกรมเจ้าท่า

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๒. เพื่อป้องกันอันตรายจากคลื่นทะเลต่อชีวิตและทรัพย์สิน บรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่ และลดการสูญเสียเงิน/งบประมาณในการซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้าง/ถนน/สวนสาธารณะ/ที่ดินของประชาชน และหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการจากการถูกกัดเซาะ

หลักการเหตุผล/ความจำเป็นก่อสร้างเขื่อนกำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล ตามรายงานผลการศึกษาของกรมเจ้าท่า

๓. เป้าหมาย

ก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณหมู่ ๕ ต.ท่าชนะ อ.ท่าชนะ จ.สุราษฎร์ธานี

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๗๒,๖๓๑,๘๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๔๐,๓๔๕,๖๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๗,๒๘๖,๒๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๒-๒๕๖๔

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บจก. เอส ซี จี ๑๙๙๕ สัญญาที่ ๙๓/๒๕๖๒/พย. ลงวันที่ ๑๒ มี.ค. ๒๕๖๒ วงเงิน ๗๒,๖๓๑,๘๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒ ก.ย.๒๕๖๓ ดำเนินการแล้วเสร็จ กรมฯ ตรวจรับแล้วเมื่อวันที่ ๒๖ ก.ย. ๒๕๖๓

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่มั่นคง แข็งแรง สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้อยู่อาศัยที่ดิน บริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: กำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งใหญ่ หมู่ที่ ๓-๗ ต.เขารูปช้าง อ.เมือง จ.สงขลา

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง ซึ่งประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากการกัดเซาะชายฝั่งอย่างรุนแรงกรมเจ้าท่าจะดำเนินการก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง ทั้งนี้ได้นำเสนอเข้าคณะอนุกรรมการ กัดเซาะชายฝั่งแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว โดยเป็นไปตามแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็ง ยั่งยืนระหว่างประเทศ

๒. วัตถุประสงค์

- ๑ เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
๒. เพื่อป้องกันอันตรายจากคลื่นทะเลต่อชีวิตและทรัพย์สิน บรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในพื้นที่และลดการสูญเสียเงิน/งบประมาณในการซ่อมแซมสิ่งปลูกสร้าง/ถนน/สวนสาธารณะ/ที่ดินของประชาชนและหน่วยงานราชการในพื้นที่โครงการจากการถูกกัดเซาะ

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างกำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งใหญ่ หมู่ที่ ๓-๗ ต.เขารูปช้าง อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา จำนวน ๑ แห่ง

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๒๑๙,๙๓๕,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	๔๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๔๖,๐๗๕,๙๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๕๘,๘๒๐,๒๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๗๑,๐๓๘,๙๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บริษัท ตากใบการโยธา จำกัด สัญญาที่ ๙๔/๒๕๖๒/พย. ลงวันที่ ๒๐ มี.ค.๖๑ วงเงิน ๒๑๙,๙๓๕,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๕ ก.ย.๖๔ ผลงานร้อยละ ๓๒.๒๒

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งที่มั่นคง แข็งแรง สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: กำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดจอมเทียน อ.บางละมุง จ.ชลบุรี ระยะที่ ๑

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ชายหาดจอมเทียน จ.ชลบุรี ความยาวประมาณ ๑๔ กม. เป็นชายหาดท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียง ปัจจุบันประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งอย่างรุนแรง บางจุดไม่เหลือหน้าหาดให้ใช้งานได้ สมควรได้รับการแก้ไขด้วยการเสริมทรายชายหาด (Beach Nourishment) ในระยะที่ ๑ ความยาวชายหาดประมาณ ๓.๓ กม. เดิมทรายกว้างเฉลี่ย ๕๐ ม. จะช่วยฟื้นฟูชายหาดท่องเที่ยวให้กลับมามีความสมบูรณ์ ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ ๑ ต่อ ๖.๖๘ ทั้งนี้ได้นำเสนอเข้าคณะกรรมการการกัดเซาะชายฝั่งแห่งชาติเรียบร้อยแล้ว โดยเป็นไปตามแผนงานบูรณาการเสริมสร้างความเข้มแข็งยั่งยืนให้ระหว่างประเทศ อีกทั้งเป็นแผน Quick win ของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน
๒. เพื่อฟื้นฟูสภาพชายหาดให้กลับมามีความสมบูรณ์
๓. ส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยว

๓. เป้าหมายโครงการ

เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาดจอมเทียน อ.บางละมุง จ.ชลบุรี ระยะที่ ๑ ความยาวชายหาดประมาณ ๓.๓ กม. เสริมทรายกว้างเฉลี่ย ๕๐ ม. ปริมาณประมาณ ๖๓๐,๐๐๐ ลบ.ม. ก่อสร้างแหล่งสำรองทราย ๑ แหล่ง และระบบป้องกันน้ำล้นชายหาด ๑ ระบบ

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๕๙๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๘๘,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๒๑,๙๕๓,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๒๔๐,๑๓๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๑๓๙,๔๑๗,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ - ๒๕๖๖

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ สัญญาที่ ๙๙/๒๕๖๓/พย. ลงวันที่ ๒๙ พ.ค.๖๓ วงเงิน ๕๘๖,๐๔๗,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ พ.ย.๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เสริมทรายชายหาด สามารถแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล และสามารถใช้อยู่ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยว เพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายหาด จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ปรับปรุงกำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณบ้านทุ่งประดู่ หมู่ที่ ๒ ต.ทับสะแก อ.ทับสะแก
จ.ประจวบคีรีขันธ์**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งประดู่ หมู่ที่ ๒ ต.ทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ ประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งอย่างรุนแรงและต่อเนื่องมาหลายปี กรมเจ้าท่าได้จ้างที่ปรึกษาทำการสำรวจออกแบบกำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะความยาว ๑,๑๗๕ เมตร กรมเจ้าท่าได้ประกวดราคาจ้างผู้รับเหมาในปี ๒๕๖๐ โดยผู้รับจ้างได้ดำเนินการก่อสร้างได้ระยะทาง ๔๐๑ เมตร แล้วทั้งงานในปี ๒๕๖๒ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อนพื้นที่ชายฝั่งข้างเคียง เกิดการกัดเซาะอย่างรุนแรง ประชาชนบริเวณดังกล่าวได้รับความเดือดร้อนอย่างหนักบ้านเรือนและทรัพย์สินถูกคลื่นลมกัดเซาะเสียหาย กรมเจ้าท่าจึงต้องเร่งประสานท้องถิ่นเพื่อช่วยบรรเทาปัญหาเฉพาะหน้า และได้ของบประมาณเพื่อดำเนินการก่อสร้างกำแพงหินทิ้งดังกล่าว ให้แล้วเสร็จตามรูปแบบ เพื่อป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ ต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเลในพื้นที่โครงการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๓. เป้าหมายโครงการ

กำแพงหินทิ้งป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณบ้านทุ่งประดู่ หมู่ที่ ๒ ต.ทับสะแก อ.ทับสะแก จ.ประจวบคีรีขันธ์ ได้รับการก่อสร้างปรับปรุง

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกงบประมาณ	๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. ๒๕๖๔ - มิ.ย. ๒๕๖๕	ดำเนินการ ๕๔๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่โครงการได้รับการป้องกันและแก้ไข ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สินจากคลื่นลมทะเล ทรัพย์สินของทางราชการริมชายฝั่งไม่เสียหาย และสามารถใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณริมชายฝั่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ รักษาสภาพชายฝั่งและความสมดุลของสิ่งแวดล้อม

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	กำแพงป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ปรับปรุงเชื่อมป้องกันตลิ่งประจำปี จำนวน ๓ แห่ง ในพื้นที่ จ.อุบลราชธานี จ.ยโสธร และ จ.พระนครศรีอยุธยา

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ด้วยการสำรวจตรวจสอบสภาพโครงสร้างเชื่อม เพื่อจัดทำแผนปรับปรุงบำรุงรักษาประจำปี พบโครงสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังที่กรมเจ้าท่า ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จไปแล้ว และมีอายุในการ ใช้งานมานานทำให้โครงสร้างบางส่วนเสียหายตามเวลา สภาพไม่สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์และ/หรือบางพื้นที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยในพื้นที่ จำเป็นต้องเร่งปรับปรุงซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ใช้งานได้ ตามวัตถุประสงค์ โดยด่วนเพื่อให้โครงสร้าง

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงบำรุงรักษาโครงสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพัง ตามแผนงานปรับปรุงบำรุงรักษาประจำปีเพื่อให้โครงสร้างเชื่อมมีสภาพสมบูรณ์ ใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์ และโครงสร้างสามารถป้องกันความเสียหายของตลิ่งรวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจรรวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นสาธารณะและของประชาชนในพื้นที่

๓. เป้าหมายโครงการ

บริเวณพื้นที่ที่กรมเจ้าท่าก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งพังแล้วที่มีอายุการใช้งานมานาน ๓ แห่ง ได้แก่

๑. เชื่อมป้องกันตลิ่งพัง แม่น้ำลำโดมใหญ่ บริเวณวัดแสงเกษม ม.๗ ต.เมืองเดช อ.เดชอุดม จ.อุบลราชธานี
๒. เชื่อมป้องกันตลิ่งพัง แม่น้ำลำเซบาย อ.ป่าติ้ว จ.ยโสธร
๓. เชื่อมป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำป่าสัก ต.ท่าแห อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๓๖๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ธ.ค. ๒๕๖๓ - พ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๓๖๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ปรับปรุงบำรุงรักษาโครงสร้างเชื่อมให้มีความมั่นคงแข็งแรงคงเดิมตามวัตถุประสงค์การก่อสร้าง
๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ปรับปรุงเชื่อมป้องกันตลิ่งประจำปี จำนวน ๓ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังบ้านวังกะจะ หมู่ที่ ๙ ต.ชะมัง อ.เมือง จ.พิจิตร

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่กรมเจ้าท่าได้มีการศึกษาสำรวจออกแบบโครงการศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งบริเวณแม่น้ำน่าน ในจังหวัดพิจิตรและจังหวัดพิจิตร ผลการศึกษาพบว่าริมตลิ่งแม่น้ำน่าน บริเวณบ้านกระจะ หมู่ที่ ๙ ตำบล ชะมัง อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร มีปัญหาตลิ่งพังที่มีความรุนแรงเสียหายต่อโครงสร้าง พื้นฐานด้านการคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร และบ้านเรือนที่ประชาชน รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่และพื้นที่ดังกล่าวถูกจัดลำดับตามลำดับที่มีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไข ปัญหาโดยเร็วซึ่งการแก้ไขปัญหาก็ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังโดยมีรูปแบบ/รายการตามที่ที่ปรึกษาได้จัดทำเสนอต่อกรมเจ้าท่าแล้ว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณริมตลิ่งบ้านกระจะ หมู่ที่ ๙ ตำบลชะมัง อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร ซึ่งพื้นที่ ดังกล่าวถูกกัดเซาะทำให้ตลิ่งพังทลายก่อให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังบริเวณริมตลิ่งบ้านกระจะ หมู่ที่ ๙ ต.ชะมัง อ.เมือง จ.พิจิตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๓๓,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๔,๙๕๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๓,๖๓๗,๓๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๑๔,๔๑๒,๗๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บริษัท ขจรกิจ แมชชีน เนอรี (๒๕๕๙) จำกัด สัญญาที่ ๙๘/๒๕๖๓/พย. ลงวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๖๓ วงเงิน ๓๒,๒๗๗,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำ และการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำน่าน บ้านหอไกร หมู่ที่ ๔ ต.หอไกร อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่กรมเจ้าท่าได้มีการศึกษาสำรวจออกแบบโครงการศึกษาสำรวจออกแบบเพื่อก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งบริเวณแม่น้ำน่าน ในจังหวัดพิจิตรและจังหวัดพิจิตร ผลการศึกษาพบว่าริมตลิ่งแม่น้ำน่าน บริเวณบ้านหอไกร หมู่ที่ ๔ ต.หอไกร อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร มีปัญหาตลิ่งพังที่มีความรุนแรงสร้างความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สินและสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่และพื้นที่ดังกล่าวถูกจัดลำดับตามลำดับที่มีความจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาโดยเร็วซึ่งการแก้ไขปัญหาก็ที่ปรึกษาเสนอให้ดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังโดยมีรูปแบบ/รายการ ตามที่ที่ปรึกษาได้จัดทำเสนอต่อกรมเจ้าท่าแล้ว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณริมตลิ่งแม่น้ำน่าน บ้านหอไกร หมู่ที่ ๔ ต.หอไกร อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถูกกัดเซาะทำให้ตลิ่งพังทลายก่อให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

๓. เป้าหมาย

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำน่าน บ้านหอไกร หมู่ที่ ๔ ต.หอไกร อ.บางมูลนาก จ.พิจิตร รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนตอกเสาเข็มคอนกรีตและเสาเข็มสมอ พร้อมเรียงหิน ในร่องลวดตาข่ายและมีบันไดขึ้นลงความยาวประมาณ ๓๐๐ เมตร ความสูงตลิ่ง ประมาณ ๑๒ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน

ประมาณ ๔๕๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับบริษัท ขจรกิจแมชชีนเนอรี (๒๕๕๙) จำกัด สัญญาที่ ๙๔/๒๕๖๓/พย. ลงวันที่ ๗ พ.ค. ๒๕๖๓ วงเงิน ๓๙,๖๐๑,๐๐๐ บาท ระยะเวลา ๔๕๐ วัน อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เชื้อนป้องกันดิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังริมแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หมู่ ๕ ต.ท่าซุง อ.เมือง จ.อุทัยธานี

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ด้วยหมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หมู่ที่ ๕ ต.ท่าซุง อ.เมือง จ.อุทัยธานี ประสบปัญหากระแสน้ำเจ้าพระยากัดเซาะตลิ่งพัง ตามหนังสือ ที่ ๐๐๑๐๐๑๐๑/๐๐๙๔๙๐ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๙ โดยปัจจุบันตลิ่งริมแม่น้ำเจ้าพระยาในบริเวณดังกล่าวถูกน้ำกัดเซาะไปแล้วกว่า ๑๐ เมตร มีผลกระทบต่อบ้านที่อยู่อาศัย เนื่องจากตลิ่งพังถึงบ้านอยู่อาศัยแล้ว โดยเฉพาะเมื่อต้นปี ๒๕๕๙ น้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาลดระดับลงเร็วมาก ทำให้ตลิ่งในบริเวณดังกล่าวพังลงเป็นแนวยาว ประกอบกับบริเวณดังกล่าวมีเสาไฟฟ้าแรงสูงที่เชื่อมจากอำเภอโนนหมก จังหวัดชัยนาท เข้าสู่ จ.อุทัยธานี ตั้งอยู่ริมตลิ่งบริเวณหมู่บ้านโรงน้ำแข็งหากไม่หาทางป้องกัน อาจเกิดอันตราย

๒. วัตถุประสงค์

งานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังริมแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หมู่ที่ ๕ ต.ท่าซุง อ.เมือง จ.อุทัยธานี รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนตอกเสาเข็มคอนกรีตและเสาเข็มสมอ พร้อมเรียงหินในร่องลวดตาข่ายและมีบันไดขึ้นลง ความยาวประมาณ ๒๐๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๑๒.๐๐ เมตร

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำเจ้าพระยา หมู่บ้านโรงน้ำแข็ง หมู่ ๕ ต.ท่าซุง อ.เมือง จ.อุทัยธานี รูปแบบตอกเข็มใส่แผ่นคอนกรีต มี Stay ยึดรั้ง ความยาวประมาณ ๔๐๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๑๕ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๓,๗๕๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๒๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๑,๒๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๓๖๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ ห้างหุ้นส่วนจำกัด รุ่งสวรรค์ก่อสร้าง สัญญาที่ ๙๒/๒๕๖๓/พย. ลงวันที่ ๗ พ.ค.๒๕๖๓ วงเงิน ๒๔,๗๕๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒ พ.ค.๒๕๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำ และการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังบริเวณลำน้ำพอง โครงการพัฒนาที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนา บ้านเหมือดแอ่ อ.เมือง จ.ขอนแก่น

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่าได้รับเรื่องร้องขอจากมูลนิธิชัยพัฒนาขอความอนุเคราะห์รับการสนับสนุนการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังริมลำน้ำพอง เนื่องจากบริเวณดังกล่าวเป็นที่ทำการอาคารสำนักงานของมูลนิธิชัยพัฒนาเพื่อป้องกันความเสียหายของอาคารและทรัพย์สินของทางราชการ และลดปัญหาการพังทลายจากการกัดเซาะริมตลิ่งบริเวณดังกล่าว เพื่อเป็นการแก้ปัญหาอย่างเร่งด่วนและถาวรดังนั้นจึงเห็นควรให้ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังโดยเร่งด่วน

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณริมตลิ่งลำน้ำพอง ซึ่งถูกกัดเซาะทำให้พังทลายมีผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) และอาคารสำนักงานโครงการพัฒนาที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนาที่อยู่ริมแม่น้ำ ได้รับความเดือดร้อน ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถูกกัดเซาะทำให้ตลิ่งพังทลายก่อให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

๓. เป้าหมาย

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังบริเวณลำน้ำพอง โครงการพัฒนาที่ดินมูลนิธิชัยพัฒนา บ้านเหมือดแอ่ อ.เมือง จ.ขอนแก่น รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตมีเสาเข็มสมออีโต้เรียงด้านหลัง พร้อมงานเสียบแผ่นคอนกรีตความยาวประมาณ ๓๐๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๑๐ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๔,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๒๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๓๖๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ หจก.รุ่งสวรรค์ก่อสร้าง สัญญาที่ ๘๗/๒๕๖๓/พย. ลงวันที่ ๒๘ เม.ย.๒๕๖๓ วงเงิน ๒๙,๙๘๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๒๒ มิ.ย.๒๕๖๔ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริม แม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง
๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและ การระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำมูล บ้านหนองรี ต.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ด้วยพื้นที่ตลิ่งริมแม่น้ำมูล บริเวณบ้านหนองรี ต.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา ประสบปัญหาตลิ่งพังที่มีความรุนแรงมาก ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นทางสัญจรร่วมกัน รวมถึงบ้านเรือนและสิ่งปลูกสร้างของราษฎรบนพื้นที่บ้นฝั่ง ดังนั้นจึงมีความจำเป็น ต้องเร่งแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้น โดยการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังเพื่อแก้ปัญหตลิ่งพังในพื้นที่เป็นการถาวรโดยเร็ว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาบริเวณริมตลิ่งแม่น้ำมูล บ้านหนองรี ต.ท่าช้าง อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.นครราชสีมา ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถูกกัดเซาะทำให้ตลิ่งพังทลายก่อให้เกิดความเสียหาย ต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

๓. เป้าหมายโครงการ

รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตมีเสาเข็มสมอียึดรั้งด้านหลังพร้อมงานเสียบ แผ่นคอนกรีตความยาวประมาณ ๓๐๐ เมตร ความสูงตลิ่งประมาณ ๑๒ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๔๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๖,๙๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๒๔,๐๙๒,๕๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๑๕,๐๐๗,๕๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บจก.จักรวาลบุรีรัมย์ สัญญาที่ ๑๐๕/๒๕๖๓/พย. ลงวันที่ ๑๘ มิ.ย.๖๓ วงเงิน ๔๒,๖๖๒,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๐ ธ.ค.๖๔ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๒๓.๐

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง
๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและ การระบายน้ำหรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังที่บริเวณริมแม่น้ำชี หมู่ที่ ๗ บ้านฤทธิ์รักษา ถึง หมู่ที่ ๓ บ้านแก่งโก
ต.แก่งสนามนาง อ.แก่งสนามนาง จ.นครราชสีมา**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โครงการศึกษาเพื่อวางแผนแม่บทและออกแบบรายละเอียด(ในจุดวิกฤติ)เพื่อแก้ไขปัญหาปัญหาดิ่งพังในแม่น้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำ สงคราม) มีปัญหาดิ่งพังที่มีความรุนแรงมีความจำเป็นต้องแก้ไขโดยเร็ว

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่งานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังที่บริเวณริมแม่น้ำชี หมู่ที่ ๗ บ้านฤทธิ์รักษาถึง หมู่ที่ ๓ บ้านแก่งโก ต.แก่งสนามนาง อ.แก่งสนามนาง จ.นครราชสีมา และป้องกันความเสียหายแก่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สิน และสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังที่บริเวณริมแม่น้ำชี หมู่ที่ ๗ บ้านฤทธิ์รักษา ถึง หมู่ที่ ๓ บ้านแก่งโก ต.แก่งสนามนาง อ.แก่งสนามนาง จ.นครราชสีมา ความยาวเขื่อนทั้งหมด ๕๗๕ เมตร รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนมี ๒ แบบดังต่อไปนี้

๑. รูปแบบตอกเข็ม แบบโครงสร้างเขื่อนเสาเข็มเสียบแผ่น พร้อมหินเรียงด้านหน้าความยาว ๓๑๘ เมตร
๒. รูปแบบหินเรียง ความยาว ๒๕๗ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๓๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๗,๖๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๓๐,๔๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน งบประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๕๔๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาดิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาดิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำ และการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เชื้อนป้องกันดิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งคลองมื่น ต.จันดี อ.ฉวาง จ.นครศรีธรรมราช

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่าได้รับเรื่องจากองค์การบริหารส่วนตำบลจันดี ขอความอนุเคราะห์รับการสนับสนุนการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งคลองมื่น เนื่องจากประสบปัญหาน้ำกัดเซาะจนทำให้ชายตลิ่งทรุดตัวลง ซึ่งสถานที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำยม ได้รับความเสียหายและเป็นอันตรายแก่ ประชาชนในบริเวณนั้น จึงขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขอรับการสนับสนุนก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง เพื่อลดปัญหาความเดือดร้อน ของประชาชนและการพังทลายจากการกัดเซาะริมตลิ่ง จึงเห็นควรให้ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาวริเวณริมตลิ่งพังคลองมื่น ต.จันดี อ.ฉวาง จ.นครศรีธรรมราช ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวถูกกัดเซาะทำให้ตลิ่งพังทลายก่อให้เกิดความเสียหายต่อบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำได้รับความเดือดร้อนเป็นอย่างมาก

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งคลองมื่น ต.จันดี อ.ฉวาง จ.นครศรีธรรมราช ความยาว ประมาณ ๒,๘๐๐ เมตรโดยมีรูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนเรียงหิน ความยาว ๒,๑๓๕ เมตร และปรับแต่งตลิ่งพร้อมปลูกหญ้า ความยาว ๖๖๕ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๖๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๔๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๕๔๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำ และการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เชื้อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำลพบุรี บริเวณหมู่ที่ ๖ ต.ขยาย อ.บางปะหัน จ.พระนครศรีอยุธยา

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่าได้รับเรื่องร้องเรียนจากสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาอยุธยา ได้รับรายงานจากนางลัทธิตี ชันธอารี ว่า บริเวณหมู่ที่ ๖ ต.ขยาย เป็นช่วงโค้งน้ำ ได้ถูกน้ำกัดเซาะจนทำให้ชายตลิ่งทรุดตัวลง ซึ่งสถานที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำลพบุรี ได้รับความเสียหายและเป็นอันตรายแก่ประชาชนในบริเวณนั้นได้ จึงขอความอนุเคราะห์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขอรับการสนับสนุนก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งแม่น้ำลพบุรี บริเวณหมู่ที่ ๖ ต.ขยาย อ.บางปะหัน จ.พระนครศรีอยุธยา และป้องกันความเสียหายแก่โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ถนน) ที่ประชาชนใช้เป็นเส้นทางสัญจร รวมถึงความเสียหายต่อทรัพย์สิน และสิ่งปลูกสร้างบนฝั่งที่เป็นของประชาชนในพื้นที่

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งแม่น้ำลพบุรี บริเวณหมู่ที่ ๖ ต.ขยาย อ.บางปะหัน จ.พระนครศรีอยุธยา รูปแบบโครงสร้างเป็นเขื่อนแบบตอกเข็มเสียบแผ่นและเรียงหินด้านหน้า ความยาวประมาณ ๒๕๐ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๖๔ ตั้งงบประมาณ	๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๑๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ๔๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.พ. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๔๒๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เขื่อนป้องกันตลิ่ง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ซ่อมใหญ่เรือทะเล (จท.ข.๘,จท.ข.๕,จท.๒๕,จท.ข.๑๗,จท.๒๑๗,จท.ข.๔๐๐) จำนวน ๖ ลำ

๑. เหตุผลความจำเป็น

เนื่องจากในปีงบประมาณที่ผ่านมา เรือต่าง ๆ ได้ปฏิบัติงานตามแผนงานของสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ ซึ่งเครื่องจักรและอุปกรณ์ชำรุด เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน ส่งผลให้ตัวเรือ เครื่องจักรกล และอุปกรณ์ต่าง ๆ ชำรุดเสื่อมสภาพ ตามชั่วโมงการใช้งาน จึงมีความจำเป็นต้องได้รับการซ่อมทำ ปรับปรุงแก้ไข เพื่อให้เรือมีสภาพพร้อมปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ โดยซ่อมทำให้เป็นไปตามหลักวิชาการที่เหมาะสม

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อการซ่อมทำชุดเรือทะเล ตามแผนซ่อมทำบำรุงรักษาสภาพตัวเรือ และเครื่องจักรกลให้มีสภาพความปลอดภัย สำหรับการใช้งาน ด้านการขุดลอก ในทะเลและการขุดลอกพื้นที่บริเวณป่าชายเลน ซึ่งมีข้อจำกัดในเรื่องของพื้นที่ที่ดินที่ได้จากการขุดลอก และความพร้อมปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามเป้าหมายของแผนงานการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ของสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า

๓. เป้าหมาย

ซ่อมใหญ่เรือทะเล (จท.ข.๘,จท.ข.๕,จท.๒๕,จท.ข.๑๗,จท.๒๑๗,จท.ข.๔๐๐) จำนวน ๖ ลำ ให้สามารถกลับมาใช้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๔,๘๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๒๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ตัวเรือ เครื่องมือ เครื่องจักร ของสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่ามีสภาพสมบูรณ์และมีความพร้อม สำหรับการใช้งานปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำ ตามแผนงานอย่างมีประสิทธิภาพประชาชนและผู้ให้บริการระบบขนส่งทางน้ำและระบบ คมนาคมขนส่งสามารถใช้งานได้อย่างมีมาตรฐาน สะดวกและปลอดภัย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ซ่อมใหญ่เรือทะเล จำนวน ๖ ลำ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ซ่อมใหญ่เรือแม่น้ำ (จท.บ.๒๙,จท.๒๒๙,จท.บ.๔๕,จท.๒๔๕,จท.บ.๕๑,จท.พ.๒๕๑) จำนวน ๖ ลำ

๑. เหตุผลความจำเป็น

เนื่องจากในปีงบประมาณที่ผ่านมา เรือต่าง ๆ ได้ปฏิบัติงานตามแผนงานของสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ ซึ่งเครื่องจักรและอุปกรณ์ชำรุด เสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน ส่งผลให้ตัวเรือ เครื่องจักรกล และอุปกรณ์ต่าง ๆ ชำรุดเสื่อมสภาพ ตามชั่วโมงการใช้งาน จึงมีความจำเป็นต้องได้รับการซ่อมทำ ปรับปรุง แก้ไข เพื่อให้เรือมีสภาพพร้อมปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของทางราชการ โดยซ่อมทำให้เป็นไปตามหลักวิชาการที่เหมาะสม

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อการซ่อมทำชุดเรือแม่น้ำ ตามแผนซ่อมทำบำรุงรักษาสภาพตัวเรือ และเครื่องจักรกลให้มีสภาพความปลอดภัย สำหรับการใช้งาน ด้านการขุดลอก และการกำจัดผักตบชวา และความพร้อม ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นไปตามเป้าหมายของแผนงานการขุดลอกและบำรุงรักษาทางน้ำ ของสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า

๓. เป้าหมาย

ซ่อมใหญ่เรือแม่น้ำ (จท.บ.๒๙,จท.๒๒๙,จท.บ.๔๕,จท.๒๔๕,จท.บ.๕๑,จท.พ.๒๕๑) จำนวน ๖ ลำ ให้สามารถกลับมาใช้ปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๘,๘๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๒๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ตัวเรือ เครื่องมือ เครื่องจักร ของสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่ามีสภาพสมบูรณ์และมีความพร้อม สำหรับการใช้งานปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำ ตามแผนงานอย่างมีประสิทธิภาพประชาชนและผู้ใช้บริการระบบขนส่งทางน้ำและระบบ คมนาคมขนส่งสามารถใช้งานได้อย่างมีมาตรฐาน สะดวกและปลอดภัย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ซ่อมใหญ่เรือแม่น้ำ จำนวน ๖ ลำ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๑.๕๐ เมตร

๑. เหตุผลความจำเป็น

เนื่องจากหากท่อนมีการชำรุดหรือเสียหายหากมีท่อนสำรอง/หรือหมุนเวียนในการสับเปลี่ยนก็สามารถใช้งานได้ทันที เพื่อให้ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือใช้งานได้ตลอดเวลา

๒. วัตถุประสงค์

- เพื่อทดแทน/เพิ่มเติม ท่อนปากร่อง ท่อนขอบร่อง และท่อนแสดงที่หมายพิเศษ ในร่องน้ำที่มีธรรมชาติน้ำลึกปานกลาง หรือในแม่น้ำ ที่ชำรุด/เสื่อมสภาพ / หรือเสียหายจากอุบัติเหตุ หรือทดแทนท่อนเดิมที่ใช้งานได้แต่ไม่สมบูรณ์
- เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา/สะดวกแก่การบำรุงรักษาให้คงสภาพยาวนานเพราะเป็นท่อน Foam เพราะไม่ต้องหาสีตลอดอายุการใช้งาน

๓. เป้าหมาย/งบประมาณ

รายการ	งบประมาณ (บาท)
สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง ๒ ชุด	๒,๘๐๐,๐๐๐
สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จ.สงขลา ๑ ชุด	๑,๔๐๐,๐๐๐
สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี ๓ ชุด	๑,๔๐๐,๐๐๐

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๘๐ วัน

๕. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๘๐ วัน

๖. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ทำให้ทราบแนวร่องน้ำ เขตร่องน้ำ หรือเตือนให้ทราบในกำหนดแล่นเรือเข้าออกร่องน้ำหรือแม่น้ำได้ชัดเจน ทำให้เดินเรือได้สะดวก และปลอดภัยทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน
๒. ทราบขอบเขตร่องน้ำช่วยให้การขุดลอกสะดวกมากขึ้น

๗. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ จำนวน ๖ ชุด
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางไม่น้อยกว่า ๒.๑๐ เมตร

๑. เหตุผลความจำเป็น

เนื่องจากหากท่อนมีการชำรุดหรือเสียหายหากมีท่อนสำรอง/หรือหมุนเวียนในการสับเปลี่ยนก็สามารถใช้งานได้ทันที เพื่อให้ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือใช้งานได้ตลอดเวลา

๒. วัตถุประสงค์

- เพื่อทดแทน/เพิ่มเติม ท่อนปากร่อง ท่อนขอบร่อง และท่อนแสดงที่หมายพิเศษ ในร่องน้ำที่มีธรรมชาติน้ำลึกปานกลาง หรือในแม่น้ำ ที่ชำรุด/เสื่อมสภาพ / หรือเสียหายจากอุบัติเหตุ หรือทดแทนท่อนเดิมที่ใช้งานได้แต่ไม่สมบูรณ์
- เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา/สะดวกแก่การบำรุงรักษาให้คงสภาพยาวนานเพราะเป็นท่อน Foam เพราะไม่ต้องหาสีตลอดอายุการใช้งาน

๓. เป้าหมาย/งบประมาณ

รายการ	งบประมาณ (บาท)
สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง ๑ ชุด	๒,๕๐๐,๐๐๐
สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี ๑ ชุด	๒,๕๐๐,๐๐๐
สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี ๑ ชุด	๒,๕๐๐,๐๐๐

๔. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๘๐ วัน

๕. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๘๐ วัน

๖. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ทำให้ทราบแนวร่องน้ำ เขตร่องน้ำ หรือเตือนให้ทราบในกำหนดแล่นเรือเข้าอกร่องน้ำหรือแม่น้ำได้ชัดเจน ทำให้เดินเรือได้สะดวก และปลอดภัยทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน

๒. ทราบขอบเขตร่องน้ำช่วยให้การขุดลอกสะดวกมากขึ้น

๗. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: ท่อนเครื่องหมายการเดินเรือ จำนวน ๖ ชุด
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ซ่อมแซมหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ และ AIS AtoN ในร่องน้ำเขตท่าเรือศรีราชา อ.ศรีราชา
จ.ชลบุรี จำนวน ๑๔ หุ่น**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องด้วยร่องน้ำทางเข้าเขตท่าเรือศรีราชา อ. ศรีราชา มีหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือที่มีการปรับปรุงเพิ่มเติมประสิทธิภาพในการใช้งาน โดยการติดตั้งอุปกรณ์ AIS AtoN และอุปกรณ์ Weather Sensor เพื่อใช้ตรวจสอบสถานะของหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือ เผยแพร่ข้อมูล เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ เข้า-ออก บริเวณท่าเรือศรีราชานั้น เพื่อป้องกันการชำรุด/เสียหาย ของหุ่น และ อุปกรณ์ จึงจำเป็นต้อง มีการซ่อมทำ บำรุงรักษาหุ่นเครื่องหมาย และอุปกรณ์ต่างๆ ที่ติดอยู่ให้ใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อให้โครงสร้างหลักของหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือ ทั้งส่วนบน และล่าง ตลอดจนอุปกรณ์อื่นๆ เช่น AIS AtoN Weather sensor ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ป้องกันการขัดข้อง/เสียหาย ในการ อำนวยความสะดวกและปลอดภัย ในการนำเรือเข้า-ออก บริเวณท่าเรือ ศรีราชา อ. ศรีราชา จ. ชลบุรี

๓. เป้าหมายโครงการ

หุ่นเครื่องหมายการเดินเรือ ร่องน้ำเขตท่าเรือศรีราชา อ. เมือง จ. ชลบุรี จำนวน ๑๔ หุ่น

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒,๘๓๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๙๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มี.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๙๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

สามารถใช้หุ่นเครื่องหมายการเดินเรือ อุปกรณ์ AIS AtoN อุปกรณ์ Weather Sensor ตลอดจน ทราบสถานะต่าง ๆ ของหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นข้อมูลในการนำเรือ เข้า-ออก ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือศรีราชา ได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ตลอดเวลา ทั้งกลางวันและกลางคืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: ซ่อมแซมหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือ จำนวน ๑๔ หุ่น
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และ หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมาย
การเดินเรือในเขตพื้นที่ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษา ทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง ๗ หลัก**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อสร้างทดแทนหลักไฟขอบร่อง/หลักไฟปลายสันเขื่อน/หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายเดิมที่ชำรุด เสื่อมสภาพ หรือใช้งานได้ไม่สมบูรณ์ ให้ใช้งานได้สมบูรณ์ ตามร่องน้ำบริเวณที่ตื้น หรือน้ำลึกปานกลาง/และหรือทางเดินเรือ ที่ดีที่สุดในเขตพื้นที่ สบ. ๓ จ.ตรัง

๒. วัตถุประสงค์

ใช้เป็นที่ยกย่องกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงที่หมายอันตราย หรือสิ่งอื่น ๆ เพื่อกำกับให้เรือ แล่นเข้า-ออก ร่องน้ำได้อย่างสะดวก และปลอดภัย ในเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน

๓. เป้าหมายโครงการ

ร่องน้ำในเขตพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง จำนวน ๗ หลัก

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๒๑๐ วัน

๖. ขั้นตอนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๑๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. สะดวกในการบำรุงรักษา

๒. เป็นแนวกำกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงสิ่งอันตรายสันเขื่อน/ปลายสันเขื่อน/หรือสิ่งอื่นๆให้เป็นที่หมายในการเดินเรือตรงตามร่องน้ำ/เดินเรือตามเส้นทางที่ดีที่สุด เป็นการสะดวกและปลอดภัย ในการนำเรือเข้า-ออก ร่องน้ำหรือเส้นทางสัญจรที่ดีที่สุด

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	จำนวนหลักไฟขอบร่อง ๗ หลัก
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และ หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมาย
การเดินเรือ ในเขตพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษา ทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี ๙ หลัก**

๑ หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อสร้างทดแทน/เพิ่มเติม หลักไฟขอบร่อง/หลักไฟปลายสันเขื่อน/หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายเดิม ที่ชำรุด เสื่อมสภาพ หรือใช้งานได้ไม่สมบูรณ์ ให้ใช้งานได้สมบูรณ์ ตามร่องน้ำบริเวณที่ตื้น หรือน้ำลึกปานกลาง / และหรือ ทางเดินเรือที่ดีที่สุด

๒ วัตถุประสงค์

ใช้เป็นที่ยกย่องกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงที่หมายอันตราย หรือสิ่งอื่น ๆ เพื่อ กำกับให้เรือแล่นเข้า-ออก ร่องน้ำได้อย่างสะดวก และปลอดภัย ในเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน

๓ ป้าหมายโครงการ

ร่องน้ำในเขตพื้นที่ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี จำนวน ๙ หลัก

๔ งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท

๕ ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖ แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๗๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. สะดวกในการบำรุงรักษา

๒. เป็นแนวกำกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงสิ่งอันตรายสันเขื่อน/ปลายสันเขื่อน/หรือสิ่งอื่นๆให้เป็นที่หมาย ในการเดินเรือตรงตามร่องน้ำ/เดินเรือตามเส้นทางที่ดีที่สุด เป็นการสะดวกและปลอดภัย ในการนำเรือเข้า-ออก ร่อง น้ำ หรือเส้นทางสัญจรที่ดีที่สุด

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: จำนวนหลักไฟขอบร่อง ๙ หลัก
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน และ หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายพร้อมอุปกรณ์เครื่องหมาย การเดินเรือ ในเขตพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษา ทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี ๙ หลัก

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อสร้างทดแทน/เพิ่มเติม หลักไฟขอบร่อง/หลักไฟปลายสันเขื่อน/หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายเดิม ที่ชำรุด เสื่อมสภาพ หรือใช้งานได้ไม่สมบูรณ์ ให้ใช้งานได้สมบูรณ์ ตามร่องน้ำบริเวณที่ต้น หรือน้ำลึกปานกลาง/ และหรือทางเดินเรือที่ดีที่สุด

๒. วัตถุประสงค์

ใช้เป็นที่หมายกำกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงที่หมายอันตราย หรือสิ่งอื่น ๆ เพื่อ กำกับให้เรือแล่นเข้า-ออก ร่องน้ำได้อย่างสะดวก และปลอดภัย ในเวลาทั้งกลางวันและกลางคืน

๓. เป้าหมายโครงการ

ร่องน้ำในเขตพื้นที่ สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน ๙ หลัก

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๕๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๗๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. สะดวกในการบำรุงรักษา

๒. เป็นแนวกำกับแนวขอบเขตร่องน้ำ หรือแสดงสิ่งอันตรายสันเขื่อน/ปลายสันเขื่อน/หรือสิ่งอื่น ๆ ให้เป็นที่หมายในการเดินเรือตรงตามร่องน้ำ/เดินเรือตามเส้นทางที่ดีที่สุด เป็นการสะดวกและปลอดภัยในการนำเรือเข้า-ออก ร่องน้ำ หรือเส้นทางสัญจรที่ดีที่สุด

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	จำนวนหลักไฟขอบร่อง ๙ หลัก
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

จ้างเหมาซื้อถอนซากหลักไฟลัม/เสียหาย สำนักงานพัฒนาและ บำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ สำนักงานพัฒนา และ บำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน ๕ หลัก

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ด้วยหลักไฟขอบร่องที่ได้สร้างเพื่อเป็นที่หมายตามร่องน้ำต่าง ๆ ที่ใช้อยู่ ณ ปัจจุบันบางร่องน้ำเกิดการชำรุดเสียหาย/ล้มลง เนื่องจากอุบัติเหตุหรืออื่น ๆ และจะไม่มีการสร้างทดแทน ณ จุดเดิมเนื่องจากเป็นการป้องกันการเสียหายที่อาจจะเกิดได้อีก โดยการวางทุ่นที่เหมาะสมทดแทน แต่ต้องดำเนินการแก้ไขซากหลักเดิม โดยการซื้อถอนซากหลักไฟที่ลัมเสียหาย เพื่อความเหมาะสมในการวางทุ่นทดแทน และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้อีก

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากซากหลักไฟเดิมที่เสียหาย จากการแล่นเรือ หรืออื่น ๆ เมื่อซื้อถอนซากหลักไฟแล้ว ก็ดำเนินการวางทุ่นที่เหมาะสมทดแทน เพื่อใช้กำกับแนวเขตร่องน้ำให้ เรือแล่นได้อย่างสะดวกดังเดิม

๓. เป้าหมายโครงการ

หลักไฟ ที่เสียหาย ตามในร่องน้ำในเขตพื้นที่ สบ. ๓ จ. ตรัง/ สบ. ๔ จ. สงขลา/สบ. ๖ จ.สุราษฎร์ธานี รวม ๕ หลัก

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑,๘๒๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๒๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นได้
๒. วางทุ่นที่เหมาะสมทดแทน/และใช้ทุ่นเครื่องหมายในการนำเรือได้อย่างสะดวก

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: จำนวนหลักไฟขอบร่อง ๕ หลัก
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำกํ้าจัดผักตบชวา (ดำเนินการเอง)

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ปัจจุบันแม่น้ำ ลำคลอง ต่างๆได้รับผลกระทบจากปัญหาการขยายพันธุ์ของผักตบชวาอย่างรวดเร็วและมีปริมาณที่หนาแน่น กีดขวางทางน้ำ ส่งผลให้การสัญจรทางน้ำไม่สามารถใช้ได้ตามปกติ อีกทั้งก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น การระบายน้ำได้ไม่เต็มที่ น้ำเน่าเสีย สัตว์น้ำลดลง ระบบนิเวศน์เสียหาย ฯลฯ ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงต้องมีกํ้าจัดผักตบชวาออกจากแม่น้ำ ลำคลองต่างๆเพื่อรักษาสภาพ แม่น้ำให้กลับมาเป็นปกติตามธรรมชาติ สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการขุดลอกเพื่อกํ้าจัดผักตบชวาและวัชพืชในแม่น้ำและคลองสาขาต่างๆ ในพื้นที่รับผิดชอบเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากปัญหาผักตบชวาและเพื่อรักษาสภาพของแม่น้ำลำคลอง ต่างๆ ให้กลับมาเป็นปกติตามธรรมชาติ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อบำรุงรักษาสภาพแม่น้ำ ลำคลองสาขา ให้สามารถระบายน้ำได้ดีในฤดูน้ำหลาก
๒. เพื่อให้เรือต่างๆสามารถสัญจรผ่านเข้า-ออกร่องน้ำได้อย่างสะดวก
๓. เพื่อให้เกิดความสวยงามของสภาพภูมิทัศน์

๓. เป้าหมายโครงการ

กํ้าจัดผักตบชวาและวัชพืช ตามแม่น้ำและคลองสาขาต่างๆ ในพื้นที่รับผิดชอบสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ จ. พระนครศรีอยุธยา และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ. นครสวรรค์ ได้จำนวนรวม ๔๒๒,๐๐๐ ตัน ดังนี้

ลำดับ	พื้นที่	จังหวัด	ปริมาณผักตบชวา (ตัน)	เงินงบประมาณ (บาท)
๑	สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑	พระนครศรีอยุธยา	๓๓๐,๐๐๐	๙,๔๓๑,๔๐๐
๒	สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒	นครสวรรค์	๙๒,๐๐๐	๒,๖๒๙,๔๐๐
รวม			๔๒๒,๐๐๐	๑๒,๐๖๐,๘๐๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๒,๐๖๐,๘๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ งบประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดย กรมฯ ได้สำรวจและกำหนดปริมาณการกํ้าจัดผักตบชวาและวัชพืชแล้วเสร็จ โดยจะดำเนินการตามแผนงานที่กำหนด

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. การสัญจรทางน้ำสะดวกขึ้น
๒. ระบายน้ำได้ดีขึ้น
๓. คุณภาพของน้ำดีขึ้น
๔. สัตว์น้ำเพิ่มขึ้น
๕. ลดการแพร่ขยายพันธุ์ของผักตบชวาและพาหะนำโรคต่างๆ
๖. ระบบนิเวศน์ของแม่น้ำ ลำคลอง กลับคืนมา
๗. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ปริมาณการกำจัดผักตบชวา จำนวน ๔๒๒,๐๐๐ ตัน
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล (ดำเนินการเอง)

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โดยปกติแล้วร่องน้ำทางเดินเรือจะประสบปัญหาการการตื้นเขินตามธรรมชาติ มีตะกอนที่เกิดจากการพัดพาของน้ำทะเล ตกสะสมอยู่ในร่องน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก บางแห่งสะสมมากจนเกิดเป็นสันดอนทำให้เรือไม่สามารถสัญจรผ่านเข้า-ออกได้ตามปกติ ต้องรอนาน้ำขึ้น และเมื่อถึงฤดูน้ำหลากไม่สามารถระบายออกสู่ทะเลได้อย่างสะดวกกลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการค้าทางชีวิตของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้นๆ เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อนและแก้ไขปัญหาดังกล่าว สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ซึ่งมีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำแก้ปัญหาที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสมสำหรับการเดินเรือบริเวณชายฝั่งทะเลเพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนต่างๆของประชาชนจากความตื้นเขินของร่องน้ำ

๒. วัตถุประสงค์

- ๑. เพื่อรักษาสภาพร่องน้ำทางเดินเรือไม่ให้ตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถเข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวก และมีความปลอดภัย
- ๒. เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำลงสู่ทะเล บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก
- ๓. เพื่อป้องกันการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ
- ๔. สนับสนุนให้ชาวบ้านมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นจากการใช้ร่องน้ำในการทำประมงพื้นบ้าน

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกร่องน้ำร่องน้ำชายฝั่งทะเล ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งขุดลอก จำนวน ๒ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุขุดลอกจำนวน ๔,๖๙๙,๕๐๐ ลูกบาศก์เมตร ดังนี้

ลำดับ	พื้นที่	จำนวน ร่องน้ำ	ปริมาณดิน (ลบ.ม.)	เงินงบประมาณ (บาท)
๑	ส่วนกลาง กรุงเทพมหานคร	๒	๑,๕๑๕,๕๐๐	๕๓,๒๖๙,๘๐๐
๒	สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๓ จ.ตรัง	๑๑	๙๐๐,๐๐๐	๓๑,๖๓๕,๐๐๐
๓	สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๔ จ.สงขลา	๘	๘๑๖,๐๐๐	๒๘,๖๘๒,๔๐๐
๔	สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๕ จ.จันทบุรี	๑๐	๕๖๘,๐๐๐	๑๙,๙๖๕,๒๐๐
๕	สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๖ จ.สุราษฎร์ธานี	๑๖	๙๐๐,๐๐๐	๓๑,๖๓๕,๐๐๐
รวม		๔๗	๔,๖๙๙,๕๐๐	๑๖๕,๑๘๗,๔๐๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๖๕,๑๘๗,๔๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๓๓๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยกรมฯ ได้สำรวจและกำหนดปริมาณเนื้อดินและความลึกในการขุดลอกแล้วเสร็จ โดยจะดำเนินการตามแผนงานที่กำหนด

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑. ร่องน้ำทางเดินเรือมีความลึกเพิ่มมากขึ้น เรือต่างๆสามารถสัญจรเข้า-ออก ได้ตลอดเวลา
- ๒. ช่วยให้การระบายน้ำออกสู่ทะเลได้ดียิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่

๓. ป้องกันสิ่งล่องลำนน้ำชายฝั่งทะเล

๔. ปริมาณสัตว์น้ำเพิ่มมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๔๗ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๔.๖๙๙๕ ล้าน ลบ.ม.
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ชุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ (ดำเนินการเอง)

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โดยปกติแล้วแม่น้ำที่เกิดขึ้นตามธรรมชาติจะประสบปัญหาที่มีการกักเซาะพังทลายและตกตะกอนในบริเวณต่าง ๆ โดยจะเกิดการกัดเซาะในบริเวณที่กระแสน้ำมีความเร็วสูง บริเวณพื้นที่ลาดชันหรือโค้งน้ำด้านนอกและเกิดการตกตะกอนทับถมทำให้ตื้นเขินในบริเวณที่ความเร็วกระแสน้ำลดลงหรือโค้งน้ำด้านใน ปัญหาดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนในพื้นที่เป็นอย่างมาก อาทิเช่น ปัญหาอุทกภัยจากการระบายน้ำไม่ทัน ปัญหาขาดแคลนน้ำต้นทุนสำหรับอุปโภค บริโภค ในฤดูแล้งและปัญหาการลดลง ของสัตว์น้ำ ฯลฯ ดังนั้นเพื่อเป็นการช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนของประชาชน จึงมีความจำเป็น อย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการชุดลอกในแม่น้ำต่างๆให้กลับคืนสู่สภาพตามธรรมชาติ สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำกรมเจ้าท่า มีหน้าที่หลักในการส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำแก้ปัญหาร่องน้ำที่ตื้นเขินให้มีความลึกและความกว้างที่เหมาะสม โดยการชุดลอกและบำรุงรักษาปรับสภาพแม่น้ำเพื่อเป็นแก้ไขปัญหาคความเดือดร้อนต่างๆ ของประชาชนจากความตื้นเขินของแม่น้ำ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อรักษาสภาพแม่น้ำไม่ให้เกิดตื้นเขิน เรือประเภทต่างๆสามารถสัญจรเข้า-ออกร่องน้ำได้สะดวกและปลอดภัย
๒. เพื่อประสิทธิภาพในการระบายน้ำธรรมชาติ บรรเทาปัญหาอุทกภัยในฤดูน้ำหลาก
๓. เพื่อกักเก็บน้ำในการอุปโภค บริโภค การเกษตร บรรเทาปัญหาน้ำขาดแคลนในฤดูแล้ง
๔. เพื่อฟื้นฟูแม่น้ำให้มีสภาพที่สวยงาม สร้างจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนแม่น้ำให้กับประชาชน

๓. เป้าหมายโครงการ

ชุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ ได้ขนาดร่องน้ำตามคำสั่งชุดลอก จำนวนรวม ๕๔ ร่องน้ำ ปริมาณวัสดุ ชุดลอก ๔,๑๒๔,๐๐๐ ลบ.ม. ดังนี้

ลำดับ	พื้นที่	จำนวน ร่องน้ำ	ปริมาณดิน (ลบ.ม.)	เงินงบประมาณ (บาท)
๑	สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๑ พระนครศรีอยุธยา	๑๘	๑,๒๑๕,๐๐๐	๓๑,๑๖๔,๘๐๐
๒	สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ นครสวรรค์	๘	๙๑๕,๐๐๐	๒๓,๔๖๙,๘๐๐
๓	สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ เชียงใหม่	๑๖	๙๐๐,๐๐๐	๒๓,๐๘๕,๐๐๐
๔	สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ ขอนแก่น	๑๒	๑,๐๙๔,๐๐๐	๒๘,๐๖๑,๑๐๐
รวม		๕๔	๔,๑๒๔,๐๐๐	๑๐๕,๗๘๐,๗๐๐

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๐๕,๗๘๐,๗๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๓๓๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยกรมฯ ได้สำรวจและกำหนดปริมาณเนื้อดินและความลึกในการขุดลอกแล้วเสร็จ โดยจะดำเนินการตามแผนงานที่กำหนด

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. บรรเทาปัญหาการเกิดอุทกภัยในพื้นที่
๒. พื้นที่กักเก็บน้ำในฤดูแล้งเพิ่มมากขึ้น
๓. ลำน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สัตว์น้ำมีจำนวนมากขึ้น
๔. การกัดเซาะของตลิ่งและการบุกรุกลำน้ำลดลง
๕. ลำน้ำมีสภาพที่สวยงาม ประชาชนมีจิตสำนึกในการอนุรักษ์และหวงแหนลำน้ำ
๖. ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ
๗. ประชาชนมีรายได้จากการประกอบอาชีพเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ/จับสัตว์น้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๕๔ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๔.๑๒๔ ล้าน ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำท่าเทียบเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อดำเนินการการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือที่เกิดการตื้นเขินตามธรรมชาติเนื่องจากตะกอนตกทับถมตลอดเวลาโดยเฉพาะบริเวณปากแม่น้ำที่ตะกอนเหล่านั้นทับถมมากจนเกิดเป็นเนินทราย ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเข้า-ออกร่องน้ำของประชาชน กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการค้าทางชีวิตของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้นๆ การขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเลจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการคมนาคมขนส่งของประชาชนผู้ใชร่องน้ำทั้งการสัญจรเพื่อประกอบการดำรงอาชีพ การประมง ตลอดจนการท่องเที่ยวประกอบกับมีร่องน้ำทางเดินเรืออีกเป็นจำนวนมากที่ต้องได้รับการขุดลอกบำรุงรักษา ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการด้วยการจ้างเหมาขุดลอก เพื่อแก้ไขปัญหา/บรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใชร่องน้ำชายฝั่งทะเลในการสัญจรและประกอบอาชีพประมง ท่องเที่ยวโดยหากไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณจะส่งผลให้การสัญจรทางน้ำชายฝั่งทะเลไม่สะดวก ปลอดภัยมีผลกระทบต่อประกอบการอาชีพ ประชาชนขาดรายได้จากการใชร่องน้ำในการประกอบอาชีพ มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการและใกล้เคียง รวมถึงเป็นอุปสรรคในการระบายน้ำออกสู่ทะเลในช่วงน้ำหลาก

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อให้ร่องน้ำชายฝั่งทะเลมีขนาดร่องน้ำที่เหมาะสมต่อการเดินเรือ เป็นการรักษาสภาพร่องน้ำให้เรือสามารถใช้ประโยชน์ ในการสัญจรทางน้ำ รองรับและระบายน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และยังเป็นการฟื้นฟูระบบนิเวศน์รอบบริเวณพื้นที่ขุดลอก

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกและขนย้ายวัสดุจากการขุดลอก เนื้อดินประมาณ ๒๕๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๓,๔๑๕,๑๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๒๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ร่องน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
๒. เรือสามารถใช้ร่องน้ำในการสัญจร ขนส่งและท่องเที่ยวทางน้ำ
๓. ประชาชนในพื้นที่มีรายได้จากการใช้ร่องน้ำประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการการประมงและขนส่งทางน้ำ
๔. เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ เนื่องจากร่องน้ำมีความลึกมากขึ้น
๕. ลดการสูญเสียโอกาสจากการเข้าใช้ร่องน้ำไม่ได้เนื่องจากร่องน้ำตื้นเขิน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๐.๒๕ ล้าน ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำคลองโคกเคียน อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อดำเนินการการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือที่เกิดการตื้นเขินตามธรรมชาติเนื่องจากตะกอนตกทับถมตลอดเวลาโดยเฉพาะบริเวณปากแม่น้ำที่ตะกอนเหล่านั้นทับถมมากจนเกิดเป็นเนินทราย ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเข้า-ออกร่องน้ำของประชาชน กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้นๆ การขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเลจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการคมนาคมขนส่งของประชาชนผู้ใชร่องน้ำทั้งการสัญจรเพื่อประกอบการดำรงอาชีพ การประมง ตลอดจนการท่องเที่ยวประกอบกับมีร่องน้ำทางเดินเรืออีกเป็นจำนวนมากที่ต้องได้รับการขุดลอกบำรุงรักษา ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการด้วยการจ้างเหมาขุดลอก เพื่อแก้ไขปัญหา/บรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใชร่องน้ำชายฝั่งทะเลในการสัญจรและประกอบอาชีพประมง ท่องเที่ยว

โดยหากไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณจะส่งผลให้การสัญจรทางน้ำชายฝั่งทะเลไม่สะดวก ปลอดภัย มีผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ ประชาชนขาดรายได้จากการใชร่องน้ำในการประกอบอาชีพ มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการและใกล้เคียง รวมถึงเป็นอุปสรรคในการระบายน้ำออกสู่ทะเลในช่วงน้ำหลาก

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อให้ร่องน้ำชายฝั่งทะเลมีขนาดร่องน้ำที่เหมาะสมต่อการเดินเรือ เป็นการรักษาสภาพร่องน้ำให้เรือ สามารถใช้ประโยชน์ ในการสัญจรทางน้ำ รองรับและระบายน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและยังเป็นการฟื้นฟูระบบนิเวศน์รอบบริเวณพื้นที่ขุดลอก

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอก เนื้อดินประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ ลบ.ม. ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๗,๐๐๑,๙๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๕๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๕๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

- ๑ ร่องน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
- ๒.เรือสามารถใชร่องน้ำในการสัญจร ขนส่งและท่องเที่ยวทางน้ำ
- ๓.ประชาชนในพื้นที่มีรายได้จากการใชร่องน้ำประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการการประมงและขนส่งทางน้ำ
๔. เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ เนื่องจากร่องน้ำมีความลึกมากขึ้น
๕. ลดการสูญเสียโอกาสจากการเข้าใชร่องน้ำไม่ได้เนื่องจากร่องน้ำตื้นเขิน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๐.๓ ล้าน ลบ.ม.
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากบารา อ.ละงู จ.สตูล

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เพื่อดำเนินการการขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือที่เกิดการตื้นเขินตามธรรมชาติเนื่องจากตะกอนตกทับถมตลอดเวลาโดยเฉพาะบริเวณปากแม่น้ำที่ตะกอนเหล่านั้นทับถมมากจนเกิดเป็นเนินทราย ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการเข้า-ออกร่องน้ำของประชาชน กลายเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนที่ใช้บริการร่องน้ำนั้นๆ การขุดลอกร่องน้ำชายฝั่งทะเลจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งต่อการคมนาคมขนส่งของประชาชนผู้ใชร่องน้ำทั้งการสัญจรเพื่อประกอบการดำรงอาชีพ การประมง ตลอดจนการท่องเที่ยวประกอบกับมีร่องน้ำทางเดินเรืออีกเป็นจำนวนมากที่ต้องได้รับการขุดลอกบำรุงรักษา ดังนั้นจึงมีความความจำเป็นต้องดำเนินการด้วยการจ้างเหมาขุดลอก เพื่อแก้ไขปัญหา/บรรเทาความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใชร่องน้ำชายฝั่งทะเลในการสัญจรและประกอบอาชีพประมงท่องเที่ยวโดยหากไม่ได้รับจัดสรรงบประมาณจะส่งผลให้การสัญจรทางน้ำชายฝั่งทะเลไม่สะดวก ปลอดภัยมีผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ ประชาชนขาดรายได้จากการใชร่องน้ำในการประกอบอาชีพ มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในพื้นที่โครงการและใกล้เคียง รวมถึงเป็นอุปสรรคในการระบายน้ำออกสู่ทะเลในช่วงน้ำหลาก

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อให้ร่องน้ำชายฝั่งทะเลมีขนาดร่องน้ำที่เหมาะสมต่อการเดินเรือ เป็นการรักษาสภาพร่องน้ำให้เรือสามารถใช้ประโยชน์ ในการสัญจรทางน้ำ รองรับและระบายน้ำตามธรรมชาติได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและยังเป็นการฟื้นฟูระบบนิเวศน์รอบบริเวณพื้นที่ขุดลอก

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกและขนย้ายวัสดุจากการขุดลอก เนื้อดินประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ถูกต้องเป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๘,๔๗๖,๖๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๒๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. ร่องน้ำกลับคืนสภาพตามธรรมชาติ สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ
๒. เรือสามารถใชร่องน้ำในการสัญจร ขนส่งและท่องเที่ยวทางน้ำ
๓. ประชาชนในพื้นที่มีรายได้จากการใชร่องน้ำประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการการประมงและขนส่งทางน้ำ
๔. เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์น้ำ เนื่องจากร่องน้ำมีความลึกมากขึ้น
๕. ลดการสูญเสียโอกาสจากการเข้าใชร่องน้ำไม่ได้เนื่องจากร่องน้ำตื้นเขิน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๐.๒ ล้าน ลบ.ม.
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

จัดหาและปรับปรุงระบบเครือข่ายและระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยเครือข่าย

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่ามีระบบสารสนเทศในการให้บริการงานด้านใบอนุญาตประเภทต่าง ๆ และระบบฐานข้อมูล จัดเก็บข้อมูลการออกใบอนุญาต ใบรับรอง และใบสำคัญทั้งหมด เช่น การแจ้งเรือเข้า-ออก การขอบริการนำร่อง การจดทะเบียนเรือ การออกหนังสือคนประจำเรือ การออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ เป็นต้น รวมทั้งมีการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผ่านเว็บไซต์ ซึ่งได้แก่ ข้อมูลการบริการการขอรับใบอนุญาต ข้อมูลข่าวสารด้านการขนส่งทางน้ำ และข้อมูลสถิติต่างๆ ให้กับผู้รับบริการและประชาชนทั่วไปได้อย่างทั่วถึง รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานอื่น เช่น กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงแรงงาน กรมการปกครอง กรมประมง เป็นต้น ซึ่งระบบงานต่าง ๆ เหล่านี้ เป็นระบบที่สำคัญต่อการให้บริการแก่ประชาชน หากระบบคอมพิวเตอร์แม่ข่าย ระบบเครือข่าย และระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยเครือข่ายเกิดความเสียหาย อาจส่งผลกระทบต่อความต่อเนื่องในการปฏิบัติงานขององค์กร จึงมีความจำเป็นที่ต้องมีการบริหารความเสี่ยงของระบบสารสนเทศ อันจะเป็นการลดความเสี่ยงของระบบสารสนเทศ ในภาพรวมการปรับปรุงระบบโครงสร้างพื้นฐานของระบบงานสารสนเทศ เพื่อรองรับปัญหาการให้บริการที่อาจเกิดความบกพร่องหยุดชะงักหรือไม่สามารถทำงานได้ อันเนื่องมาจากหลาย ๆ ปัจจัยเช่น หน่วยประมวลผล (CPU) หน่วยความจำ (Memory) หน่วยบันทึกข้อมูล (Hard Disk) ไฟฟ้าขัดข้อง (Power Supply) รวมถึงการให้บริการเครือข่าย การป้องกันการบุกรุกผ่านทางเครือข่ายคอมพิวเตอร์และอื่นๆ เป็นต้น ทำให้ระบบไม่สามารถให้บริการได้ จึงจัดการปรับปรุงระบบเครือข่ายพร้อมระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยเครือข่าย ทำระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายเสมือนด้วยเทคโนโลยี Virtualization เพื่อให้ระบบสามารถให้บริการและใช้ทรัพยากรได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ประหยัดพลังงานลดพื้นที่ในการใช้งานห้อง Data Center แนวโน้มค่าใช้จ่ายโดยรวมลดลงได้เป็นผลทำให้การให้บริการระบบงานมีความพร้อมใช้งาน สามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ลด Downtime ของระบบ รวมทั้งรองรับปัญหาการขาดแคลนเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายในการพัฒนาระบบงาน การทดสอบระบบงานต่าง ๆ ได้โดยสะดวก รวดเร็วและรองรับการให้บริการที่เพิ่มขึ้นในอนาคตได้การปรับปรุงระบบเครือข่ายและเพิ่มช่องทางการให้บริการระบบเครือข่ายแบบไร้สาย(Wireless LAN) ในปัจจุบันไม่เพียงพอต่อความต้องการรองรับการใช้งานอุปกรณ์สื่อสารพกพาต่างๆ ที่มีปริมาณผู้ใช้งานเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก อุปกรณ์ที่ให้บริการตามจุดต่าง ๆ ล้าสมัย รวมทั้งมีอุปกรณ์ที่ให้บริการตามจุดต่าง ๆ ขาดุดเสียหายไม่สามารถใช้งานได้ จึงมีความจำเป็นต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการเครือข่ายแบบไร้สาย (Wireless LAN) ของหน่วยงานให้สามารถรองรับการใช้งานอุปกรณ์สื่อสารพกพาต่างๆ ได้อย่างต่อเนื่อง ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ และควบคุมได้

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อจัดหาทดแทน ระบบเครือข่ายและระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยของเครือข่ายคอมพิวเตอร์ทั้งหมดอายุการใช้งาน ให้มีประสิทธิภาพและรองรับการให้บริการมากยิ่งขึ้น

๒. เพื่อปรับปรุง เพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบเครือข่ายและระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยของเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ให้มีความมั่นคงปลอดภัย และรองรับการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. เพื่อจัดหาและพัฒนาระบบคอมพิวเตอร์เสมือน (Virtual machine) ให้สามารถรองรับการขยาย การปรับปรุง เปลี่ยน การสำรองข้อมูล ให้สามารถจัดการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย

๔. เพื่อให้ระบบงานสารสนเทศมีความพร้อมในการให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพและลดความเสี่ยงต่อการสูญหายของข้อมูล ผู้ใช้สารสนเทศมีความมั่นใจในความปลอดภัยในการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ร่วมกับกรมเจ้าท่า

๕. เพื่อจัดหาระบบเครือข่ายไร้สายสำหรับอาคารสำนักงานหลังใหม่ ๑๐ ชั้น และปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการเครือข่ายแบบไร้สายของหน่วยงานให้สามารถรองรับการใช้งานอุปกรณ์สื่อสารพกพาต่างๆ ได้อย่างต่อเนื่อง ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และควบคุมได้

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ระบบเครือข่าย มีระบบป้องกันและรักษาความปลอดภัยเครือข่ายที่มีประสิทธิภาพ
๒. ระบบคอมพิวเตอร์เสมือน (Virtual machine)
๓. ระบบคอมพิวเตอร์มีมาตรฐานด้านความมั่นคงปลอดภัยของเครือข่ายคอมพิวเตอร์เป็นไปตาม พ.ร.บ.การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔๓,๘๖๘,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๒๑๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๑๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กรมเจ้าท่ามีระบบเครือข่าย มีระบบป้องกันและรักษาความปลอดภัยเครือข่ายที่มีประสิทธิภาพและสามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบคอมพิวเตอร์เสมือน (Virtual machine) สามารถรองรับการขยาย การปรับปรุง เปลี่ยน การสำรองข้อมูล สามารถจัดการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยระบบคอมพิวเตอร์ของกรมเจ้าท่ามีมาตรฐานด้านความมั่นคงปลอดภัยของเครือข่ายคอมพิวเตอร์เป็นไปตาม พ.ร.บ.การรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ พ.ศ. ๒๕๖๒

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: ปรับปรุงระบบเครือข่ายและระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัยเครือข่าย จำนวน ๑ โครงการ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

พัฒนาและปรับปรุงระบบ Single Window @Marine Department (SW@MD)

กรุงเทพมหานคร ๑ ระบบ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่า ได้ดำเนินการพัฒนาระบบ Single Window @ Marine Department เพื่อให้บริการประชาชนและตัวแทนสายเรือ ในการแจ้งเรือเข้า-ออก ขออนุญาตขนถ่ายสิ่งของที่ก่อให้เกิดอันตรายขออนุญาตจอดเรือนอกเขตการทำเรือแห่งประเทศไทย ขอบินอนุญาตเรือออกจากท่า (Port Clearance) ขอใช้บริการนำร่องเรือ เป็นต้น เพื่อให้สามารถเชื่อมโยง แลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพนอกจากนี้ เพื่อเป็นการยกระดับการให้บริการภาครัฐ สำหรับการเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลภาครัฐในการให้บริการด้านการนำเข้า-ส่งออก สำหรับกระบวนการที่เป็นธุรกรรมที่เอกชนมีความเกี่ยวข้องกันกับภาครัฐ ในการยื่นคำขอให้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. ๒๕๕๘ ให้มีความชัดเจนและการลดกรมเจ้าท่าจึงเห็นควรให้ดำเนินการพัฒนาและปรับปรุงระบบ Single Window @ Marine Department เพิ่มเติมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำ และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่มาติดต่อราชการในการลงข้อมูลต่าง ๆ ในระบบได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลการแจ้งเรือออก ผ่านระบบ Single Window @ Marine Department โดยใช้เทคโนโลยี ebXML Messaging Service ตามโครงสร้างมาตรฐานที่กรมศุลกากร
๒. เพื่อพัฒนาปรับปรุงระบบการบันทึกข้อมูลจัดตารางงานนำร่อง
๓. พัฒนาปรับปรุงระบบการบันทึกข้อมูลเรือเฝ้าระวัง
๔. พัฒนาระบบจัดการท่าเทียบเรือ เชื่อมโยงข้อมูลกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย
๕. พัฒนาการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลการนำเข้ามาและการส่งออกของสินค้าอันตรายผ่านระบบ Single Window @ Marine Department
๖. พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลการจดทะเบียนนิติบุคคลกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้ากระทรวงพาณิชย์รวมทั้งเชื่อมโยงกับระบบ Linkage Center
๗. พัฒนาการลงลายมือชื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ และการออกใบอนุญาตในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ให้ตรงตามมาตรฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่จำเป็น

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. สามารถเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลการแจ้งเรือออก ผ่านระบบ Single Window @ Marine Department โดยใช้เทคโนโลยี ebXML Messaging Service ตามโครงสร้างมาตรฐานที่กรมศุลกากร
๒. มีระบบบันทึกข้อมูลงานจัดตารางงานนำร่อง เพื่อใช้ในการจัดเก็บข้อมูล
๓. มีระบบบริหารจัดการท่าเทียบเรือ เพื่อใช้ติดตามสถานะของท่าเทียบเรือ และแสดงข้อมูลเรือที่แจ้งเข้า-แจ้งออก ในท่าเทียบเรือ
๔. ระบบที่พัฒนาขึ้นสามารถรองรับกับข้อมูลจำนวนมากได้อย่างรวดเร็ว ของจำนวนเรือจำนวนผู้ใช้งาน จำนวนข้อมูล จำนวนสินค้า
๕. มีระบบบันทึกข้อมูลเรือเฝ้าระวัง (Watch List) เพื่อใช้ในการควบคุม ตรวจสอบการแจ้งเข้าแจ้งออกของเรือ
๖. เจ้าพนักงานตรวจท่า และเจ้าพนักงานนำร่อง สามารถประยุกต์ใช้งาน เทคโนโลยีสื่อสารโทรคมนาคมที่ทันสมัยเพื่อสนับสนุนภารกิจของหน่วยงานได้
๗. มีระบบที่รองรับการให้บริการใบเสร็จรับเงินอิเล็กทรอนิกส์

๘. มีระบบการลงลายมือชื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ และการออกใบอนุญาตในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature in PDF Document) ที่ถูกต้องตรงตามมาตรฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่จำเป็นต่อการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ว่าด้วยการจัดทำหนังสือรับรองในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ๓๐๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ต.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๓๐๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพิ่มศักยภาพในการใช้งานระบบ Single Window @ Marine Department ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	พัฒนาและปรับปรุงระบบ Single Window @Marine Department (SW@MD) จำนวน ๑ โครงการ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการกรุงเทพมหานคร

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามแผนดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมระยะ ๒๐ ปี แผนพัฒนารัฐบาลดิจิทัลของประเทศไทย รัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการขับเคลื่อนการสร้างฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและอยู่บนข้อเท็จจริงสามารถนำมาใช้วิเคราะห์ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อช่วยในการตัดสินใจเชิงนโยบายของประเทศ ตลอดจนแผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยุกระดับ NMTIC เพื่อบูรณาการและเพิ่มคุณค่าข้อมูลคมนาคมกลยุทธ์ เพิ่มศักยภาพ NMTIC และการใช้ประโยชน์จาก Big Data Analytics ดังนั้น เพื่อเป็นการตอบสนองตามแผนดิจิทัลของประเทศไทยและแผนพัฒนาคมนาคมดิจิทัล ๒๐๒๑ ของกระทรวงฯ กรมเจ้าท่า พิจารณาแล้วเห็นว่าการทำงานทำความสะอาดข้อมูล (Data cleaning) ฐานข้อมูลงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า ให้มีความถูกต้องสามารถนำมาใช้วิเคราะห์ได้อย่างมีประสิทธิภาพรวมทั้งพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการเพื่อให้สามารถวิเคราะห์ตรวจสอบเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงขอข้อมูลรวมทั้งประมวลผล กำหนดเงื่อนไขต่างๆ และออกรายงานตามความต้องการได้อย่างรวดเร็ว

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อทำความสะอาดข้อมูล (Data cleaning) ฐานข้อมูลงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า

๒. เพื่อจัดทำระบบรายงานอัจฉริยะ(Business Intelligence - BI)

๓. เพื่อจัดทำฐานข้อมูลระบบรายงาน (BI data warehouse)

๔.การออกแบบและจัดทำรายงาน (Report design automatic) และระบบประมวลผลอัจฉริยะ(Artificial Intelligence - AI processing implementation)

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่

๒. มีระบบในการรองรับการประเมินโดย IMO

๓. มีระบบเพื่อประมวลผล กำหนดเงื่อนไขต่างๆ และออกรายงานตามความต้องการได้อย่างรวดเร็ว

๔. เป็นระบบรายงาน (Management & Report) และตรวจสอบ (Audit) สำหรับผู้บริหาร,นักวิชาการขนส่ง และประชาชนทั่วไป

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น ๔๕,๔๙๑,๘๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ ๖,๘๒๓,๘๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗,๗๓๕,๘๐๐ บาท

ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ ๓๐,๙๓๒,๒๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

การคัดเลือกผู้รับจ้างล่าช้า เนื่องจากการยื่นข้อเสนอลูกต้องเพียงรายเดียว ดังนั้น เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ เป็นการเปิดกว้างและเกิดการแข่งขัน จึงทำให้ต้องดำเนินการคัดเลือกครั้งที่ ๒ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอ คค. พิจารณายาวระยะเวลาเกินผู้กผัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการเรือ และคนประจำเรือของกรมเจ้าท่า

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการ จำนวน ๑ โครงการ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ปรับปรุงอาคาร ๒ กรมเจ้าท่า กรุงเทพฯ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

อาคาร ๒ กรมเจ้าท่า เป็นอาคาร คสล. สูง ๖ ชั้น เป็นที่ตั้งของสำนักงานภายในหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้บริการประชาชน และก่อสร้างมานาน ปัจจุบันอาคารและส่วนประกอบภายในอาคารชำรุดเสียหาย และผนังภายนอกอาคารเกิดรอยร้าว เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของทางราชการ ความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานและประหยัดงบประมาณในการก่อสร้างใหม่

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อปรับปรุงอาคาร ๒ กรมเจ้าท่าให้มีความมั่นคง แข็งแรง และสวยงาม

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ปรับปรุงอาคาร ๒ กรมเจ้าท่า จำนวน ๑ หลัง ให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรง และมีความปลอดภัย และสวยงาม

๒. ปรับปรุงห้องน้ำภายในอาคารชั้น ๒-ถึงชั้น ๖ ให้มีความพร้อมใช้งาน

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ส.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๔๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพื่อความปลอดภัยในการใช้อาคาร
๒. ช่วยเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการประชาชน
๓. ทรัพย์สินของทางราชการมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ปรับปรุงอาคาร จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ก่อสร้างอาคารศูนย์บริการประชาชน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาอยุธยา ถ.อุทอง ต.หортันไชย
อ.พระนครศรีอยุธยา จ.พระนครศรีอยุธยา**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาอยุธยา เป็นหน่วยงานหนึ่งในส่วนภูมิภาค ของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ที่กำกับดูแลการขนส่งทางน้ำ สิ่งล่องลำนํ้า และการอนุญาตต่าง ๆ เกี่ยวกับการเดินเรือซึ่งมีเรือสัญจรทางทะเลค่อนข้างมากประกอบด้วยเรือโดยสาร เรือท่องเที่ยว อีกทั้งยังปฏิบัติหน้าที่ร่วมหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือตามที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งให้บริการประชาชน เนื่องจากพื้นที่ภายในอาคารสำนักงานมีจำกัด ไม่มีเพียงพอต่อการให้บริการประชาชนที่มาติดต่อราชการจึงจำเป็นต้องก่อสร้างอาคารศูนย์บริการประชาชนเพิ่มเติม

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อก่อสร้างอาคารศูนย์บริการประชาชน สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาอยุธยา ให้มีความมั่นคงแข็งแรง และสวยงาม

หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาอยุธยา เป็นหน่วยงานหนึ่งในส่วนภูมิภาค ของกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ที่กำกับดูแลการขนส่งทางน้ำ สิ่งล่องลำนํ้า และการอนุญาตต่าง ๆ เกี่ยวกับการเดินเรือซึ่งมีเรือสัญจรทางทะเลค่อนข้างมากประกอบด้วยเรือโดยสาร เรือท่องเที่ยว อีกทั้งยังปฏิบัติหน้าที่ร่วมหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือตามที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งให้บริการประชาชน เนื่องจากพื้นที่ภายในอาคารสำนักงานมีจำกัด ไม่มีเพียงพอต่อการให้บริการประชาชนที่มาติดต่อราชการ จึงจำเป็นต้องก่อสร้างอาคารศูนย์บริการประชาชนเพิ่มเติม

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ก่อสร้างอาคารศูนย์บริการประชาชน ๑ หลัง
๒. ก่อสร้างห้องน้ำชาย-หญิง ๑ หลัง

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑,๕๒๓,๖๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ๑๘๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๘๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนผู้ที่มาติดต่อราชการและเจ้าหน้าที่ได้รับความสะดวกสบาย สามารถจองรถได้อย่างเป็นระเบียบเรียบร้อยมากขึ้น
๒. สามารถใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้มากและเป็นการรักษาทรัพย์สินของราชการ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | อาคารศูนย์บริการประชาชน จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคเป็นหน่วยงานของกรมเจ้าท่าที่อยู่ในส่วนภูมิภาคสำหรับให้บริการประชาชนที่มาติดต่อราชการ ในการอนุญาตให้ทำการขุดลอกร่องน้ำ การอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ การขออนุญาตขุดลอก การขออนุญาตใช้เรือ การขอเปลี่ยนแปลงรายการเรือการระวางชี้และรับรองแนวเขต การออกประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลและการออกประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือ เป็นต้น สำหรับการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนพิการเช่น ห้องน้ำ, ทางลาด, บ้าย และอื่นๆ เพื่อให้เป็นตามนโยบายส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนพิการ (ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ, ทางลาดบ้าย และอื่นๆ)

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างห้องน้ำสำหรับผู้พิการ จำนวน ๑ หลัง ก่อสร้างทางลาด คสล. รวมทั้งบ้าย และอื่นๆ ในพื้นที่สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค ดังนี้

๑. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาแพร่ ต.ป่าเมต อ.เมือง จ.แพร่ วงเงิน ๓๑๐,๐๐๐ บาท
๒. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาพิษณุโลก ต.วังพิรุณ อ.วังทอง จ.พิษณุโลก วงเงิน ๓๑๐,๐๐๐ บาท
๓. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสุพรรณบุรี ต.โพธิ์พระยา อ.เมือง จ.สุพรรณบุรี วงเงิน ๒๑๙,๐๐๐ บาท
๔. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขานราธิวาส ต.โคกเคียน อ.เมือง จ.นราธิวาส วงเงิน ๓๓๔,๐๐๐ บาท
๕. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาอุบลราชธานี ถ.พรหมราช ต.ในเมือง อ.เมือง จ.อุบลราชธานี วงเงิน ๓๑๐,๐๐๐ บาท
๖. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาขอนแก่น ถ.มิตรภาพ อ.เมือง จ.ขอนแก่น วงเงิน ๒๖๕,๐๐๐ บาท

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑,๗๔๘,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐-๑๘๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๘๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เพื่อการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ
๒. ช่วยเพิ่มความสะดวกในการเข้าใช้บริการ
๓. เสริมสร้างพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้พิการ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ จำนวน ๖ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

อาคาร ๔ และ อาคาร ๕ ที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร ถูกก่อสร้างมานานกว่า ๒๕ ปี อีกทั้งพื้นที่ใช้สอยในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ และเก็บเอกสารทางราชการ ไม่เพียงพอกับการใช้งานที่ตั้งของกรมเจ้าท่าตริมิตริมแม่น้ำเจ้าพระยา ประสบปัญหาน้ำท่วมเมื่อระดับน้ำขึ้นสูง ที่จอดรถไม่เพียงพอสำหรับเจ้าหน้าที่และผู้ที่มาติดต่อราชการ มีความเสี่ยงในกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน เนื่องจากเส้นทางการจราจรที่คับแคบ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อก่อสร้างอาคารสำนักงานจำนวน ๑๐ ชั้น พื้นที่จอดรถชั้นใต้ดิน ๕ ชั้น พื้นที่ใช้สอยรวม ๑๕,๗๘๑ ตารางเมตร พร้อมระบบสาธารณูปโภค และปรับปรุงภูมิทัศน์

๓. เป้าหมายโครงการ

- รื้อถอนและปรับปรุงอาคารเดิม จำนวน ๑ งาน
- ก่อสร้างอาคารที่ทำการจำนวน ๑ หลัง
- งานระบบภายนอกอาคารจำนวน ๑ งาน งานภูมิสถาปัตย์ จำนวน ๑ งาน
- เชื้อนป้องกันตลิ่งจำนวน ๑ งาน
- งานอื่นๆตามรูปแบบและรายการประกอบแบบ

๔. งบประมาณ

วงเงินงบประมาณ	๖๙๗,๗๗๗,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๕๙ ตั้งงบประมาณ	๑๑๖,๑๓๓,๑๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๐ ตั้งงบประมาณ	๗๐,๑๖๙,๕๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๑ ตั้งงบประมาณ	๖๓,๕๐๓,๓๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	๑๔,๔๐๗,๔๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๔๕,๙๑๕,๖๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๓๘๗,๖๔๘,๑๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑,๐๘๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บริษัท วรนิทัศน์ จำกัด ลงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๐ วงเงิน ๖๙๗,๗๗๗,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๗๐.๐

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. มีพื้นที่ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ การให้บริการประชาชน และพื้นที่จอดรถอย่างเพียงพอ
๒. ปรับพื้นที่แก้ปัญหาน้ำท่วมขัง
๓. ได้อาคารที่ทันสมัย ประหยัดพลังงาน คุ่มค่า ส่งงามสมกับเป็นหน่วยงานราชการระดับกรม
๔. ผู้มาใช้บริการได้รับความสะดวก สบาย
๕. เกิดความภาคภูมิใจ สร้างขวัญ กำลังใจให้กับเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และ การให้บริการประชาชน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : อาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า จำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ค่าควบคุมค่าก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ในปัจจุบันกรมเจ้าท่ามีอาคารที่ทำการซึ่งส่วนใหญ่เป็นอาคารที่ใช้งานมาเป็นระยะเวลานานมากกว่า ๒๕ ปี ซึ่งมีสภาพทรุดโทรม และมีประชาชนมาติดต่อราชการต่างๆ ภายในกรมฯ เป็นจำนวนมาก จึงเกิดปัญหาพื้นที่ลานจอดรถไม่เพียงพอ โดยอาคาร ๓ อาคาร ๔ และอาคาร ๕ เป็นอาคารเดิมเก่าแก่ที่ก่อสร้างมานานและมีสภาพทรุดโทรมมาก จึงต้องทำการรื้อถอนอาคารเดิมออกและก่อสร้างอาคารที่ทำการทดแทน ดังนั้น กรมเจ้าท่าจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่ากรุงเทพมหานครหลังใหม่ ซึ่งเป็นโครงการขนาดใหญ่โครงสร้างอาคาร ขั้นตอนการก่อสร้าง และระบบสาธารณูปโภคต่างๆ มีความซับซ้อน เพื่อให้การควบคุมงานก่อสร้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการไม่ให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่ จึงมีความจำเป็นต้องจ้างที่ปรึกษาซึ่งมีความเชี่ยวชาญในงานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ควบคุมงานข้างต้น

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อจ้างวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่ากรุงเทพมหานคร
๒. เพื่อให้งานก่อสร้างอาคารถูกต้องตามรูปแบบก่อสร้างและรายการ

๓. เป้าหมายโครงการ

ควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่ทำการของกรมเจ้าท่า กรุงเทพมหานคร มีชั้นใต้ดิน ๕ ชั้น และอยู่เหนือพื้นดินสูง ๑๐ ชั้น จำนวน ๑ หลัง

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น ๑๔,๓๙๐,๐๐๐ บาท	
ปี ๒๕๖๑	ตั้งงบประมาณ ๒,๘๘๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒	ตั้งงบประมาณ ๔,๗๗๕,๕๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓	ตั้งงบประมาณ - บาท
ปี ๒๕๖๔	ตั้งงบประมาณ ๖,๗๓๔,๕๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๓๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับบริษัท ยู ที ดี จำกัด ลงวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ๒๕๖๑ (๙๐๐ วัน) (นับแต่วันที่ผู้รับจ้างได้รับหนังสือให้เข้างาน) วงเงิน ๑๔,๓๙๐,๐๐๐ บาท ผลงานร้อยละ ๖๘.๒๗

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. อาคารที่ได้ มีความมั่นคงแข็งแรง สวยงาม ถูกต้องตามรูปแบบก่อสร้าง
๒. การก่อสร้างอาคารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และถูกต้องตามหลักวิชาการ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: อาคารที่ทำการ จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ก่อสร้างอาคารสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย พร้อมสิ่งก่อสร้างประกอบ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค
สาขาตราด ต.แหลมงอบ อ.แหลมงอบ จ.ตราด**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาตราด เป็นหน่วยงานของกรมเจ้าท่าที่อยู่ในส่วนภูมิภาคสำหรับให้บริการประชาชนที่มาติดต่อราชการ ในการอนุญาตให้ทำการขุดลอกร่องน้ำ การอนุญาตให้ปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ การขออนุญาตขุดถมที่ดินใหม่ การขอต่อใบอนุญาตใช้เรือ การขอเปลี่ยนแปลงรายการเรือ การระวางชี้และรับรองแนวเขต การออกประกาศนียบัตรฝ่ายช่างกลและการออกประกาศนียบัตร ฝ่ายเดินเรือ เป็นต้น ปัจจุบันไม่มีอาคารสำนักงานที่เป็นมาตรฐาน เป็นเพียงสำนักงานขนาดเล็ก (สำนักงานควบคุมงานก่อสร้างท่าเทียบเรือเดิม) ไม่เพียงพอต่อการบริการประชาชนหลายๆ ด้าน และยังไม่มีอาคารที่พักอาศัย ทำให้เป็นภาระค่าครองชีพ ค่าพาหนะเดินทาง สำหรับเจ้าหน้าที่ชั้นผู้น้อยสอดคล้องกับ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อก่อสร้างอาคารสำนักงาน อาคาร คสล. ๓ ชั้น
๒. เพื่อก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย อาคาร คสล. ๓ ชั้น
๓. เพื่อก่อสร้างสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ เช่น ลานคอนกรีต คสล. งานระบบระบายน้ำ โรงจอดเรือ โรงจอดรถยนต์ เสาธง ป้ายสำนักงาน และรั้ว
๔. เพื่อก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนพิการ (ห้องน้ำสำหรับผู้พิการ, ทางลาดป้ายและอื่นๆ)

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ถมดิน ๔,๖๐๐ ลบ.ม.
๒. ก่อสร้างอาคารสำนักงาน คสล. ๓ ชั้น พื้นที่ใช้สอย ๖๕๐ ตร.ม. จำนวน ๑ หลัง
๓. ก่อสร้างอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย อาคาร คสล. ๓ ชั้น พื้นที่ใช้สอย ๙๔๙ ตร.ม. จำนวน ๑ หลัง
๔. สิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ เช่น
 - ๔.๑ ก่อสร้างห้องน้ำสำหรับผู้พิการ จำนวน ๑ หลัง
 - ๔.๒ ก่อสร้างทางลาด คสล. และ ป้าย และอื่นๆ
 - ๔.๓ ลานคอนกรีต ๑๖๒๔ ตร.ม.
 - ๔.๔ โรงจอดเรือ ๑ หลัง
 - ๔.๕ โรงจอดรถ ๓ หลัง
 - ๔.๖ รั้ว ๓๓๘ ม.
 - ๔.๗ ประตูทางเข้า ๒ บาน
 - ๔.๘ ป้ายสำนักงาน ๑ ป้าย
 - ๔.๙ เสาธง ๑ เสา

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๓๔,๓๘๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๖,๘๗๖,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๒๗,๕๐๔,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๕๔๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสัตราด มีสำนักงานที่เป็นมาตรฐานไว้ให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการ
๒. เจ้าหน้าที่มีขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติราชการ เป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายในการจัดหาที่อยู่อาศัยและสามารถเดินทางมาปฏิบัติราชการได้รวดเร็วขึ้น และสามารถให้บริการประชาชนผู้มาติดต่อราชการในช่วงนอกเวลาราชการได้
๓. สามารถเรียกระดมเจ้าหน้าที่ได้รวดเร็วทันต่อเหตุการณ์ในกรณีฉุกเฉินเช่นอุบัติเหตุทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : อาคารสำนักงานและอาคารชุดพักอาศัย ๑๐ หน่วย จำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ปรับปรุงอาคารสถานีนาร่องสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

อาคารสถานีนาร่องสมุทรปราการ และหอประภาคาร เป็นอาคาร คสล. ๔ ชั้น ตั้งอยู่ในทะเลบริเวณอ่าวไทยตอนบน ซึ่งใช้เป็นที่พักและสำนักงานของกลุ่มนาร่องที่ ๑ สมุทรปราการ สำนักนาร่องมีหน้าที่รับผิดชอบ ในการนาร่องเรือเข้า-ออก และเลื่อนที่จอดเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ และควบคุมดูแลการขอใช้บริการนาร่องเรือในเขตท่าเรือกรุงเทพฯ ให้เป็นไปตามกฎระเบียบและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการนาร่อง ก่อสร้างมาเป็นระยะเวลานาน ปัจจุบันอาคารมีสภาพชำรุดทรุดโทรม เสื่อมสภาพ วัสดุและอุปกรณ์ของตัวอาคารได้รับความเสียหายจากสภาพอากาศและคลื่นลมพายุในทะเล อาจเกิดอันตรายต่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในอาคาร อีกทั้งระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ภายในอาคารชำรุดเสียหาย ทำให้เจ้าหน้าที่ไม่ได้รับความสะดวกในการปฏิบัติงาน

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อปรับปรุงอาคารสถานีนาร่องสมุทรปราการ อาคาร คสล. ๔ ชั้น และหอประภาคารณ สถานีนาร่องสมุทรปราการ บริเวณอ่าวไทยตอนบน จังหวัดสมุทรปราการ
๒. ปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคต่างๆ เช่น เครื่องปรับอากาศ ระบบน้ำใช้ ระบบไฟฟ้า ที่ชำรุดเสียหาย

๓. เป้าหมายโครงการ

ปรับปรุงอาคารสถานีนาร่อง จำนวน ๑ หลัง ให้อยู่ในสภาพมั่นคง แข็งแรง และมีความปลอดภัย พร้อมปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคต่างๆ

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๔๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้วโดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.พ. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๔๒๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. อาคารและระบบสาธารณูปโภค อยู่ในสภาพมั่นคงแข็งแรง ปลอดภัยจากการใช้งาน และทรัพย์สินของทางราชการมีอายุการใช้งานที่ยาวนานขึ้น
๒. ทำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานมีขวัญและกำลังใจในการทำงาน ทำให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ปรับปรุงอาคารสถานีนำร่อง จำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ (จท.๑๕๘, จท.๒๑๒, จท.๒๑๔, จท.๒๒๒, จท.๒๑๘, จท.๒๖๔)
กรุงเทพมหานคร จำนวน ๖ ลำ**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษาแม่น้ำ ลำคลอง และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมาย มีความจำเป็นต้องใช้เรือในการตรวจตราการจราจรทางน้ำ รวมถึงเฝ้าระวังการก่อกวนพิชิตด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำและการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ จึงจำเป็นต้องซ่อมใหญ่เรือประจำปี เนื่องจากตัวเรือ ส่วนประกอบและเครื่องยนต์มีสภาพชำรุด และเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์ให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการปฏิบัติราชการ

๓. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๙,๙๒๗,๐๐๐ บาท

๔. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๘๐ วัน

๕. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มี.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๘๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่ได้รับ

เรือตรวจการณ์มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการตรวจตรา กำกับดูแลรักษาแม่น้ำลำคลอง ทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งปราบปราม ดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวัง การก่อกวนพิชิตด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำและการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เรือที่ได้รับการซ่อมแซม จำนวน ๖ ลำ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ซ่อมเรือขนาดใหญ่ (เรือเด่นสุทธิ, เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๑, เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๔) จำนวน ๓ ลำ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่ามีหน้าที่ดูแล รักษา แม่น้ำลำคลอง ทะเลสาบ และทะเลในน่านน้ำไทย รวมทั้งดำเนินคดีต่อผู้ละเมิดกฎหมายต้องใช้เรือทั้งตรวจตราการจราจรทางน้ำ เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อมในน้ำ จัดคราบน้ำมัน และการก่อสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ รวมถึงการใช้เรือเพื่อช่วยเหลือและค้นหาผู้ประสบภัยทางทะเล จึงมีความจำเป็นต้องซ่อมใหญ่เรือประจำปี เนื่องจากตัวเรือ ส่วนประกอบของเรือและเครื่องยนต์มีสภาพชำรุดเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อซ่อมใหญ่เรือตรวจการณ์และเรือจัดคราบน้ำมันให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย มีประสิทธิภาพและพร้อมใช้ในราชการ

๓. เป้าหมายโครงการ

ซ่อมเรือขนาดใหญ่ (เรือเด่นสุทธิ, เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๑, เรือตรวจการณ์เจ้าท่า ๘๐๔) จำนวน ๓ ลำ ให้สามารถใช้ในราชการได้

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๒,๓๑๒,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๒๑๐

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๑๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เรือตรวจการณ์และเรือจัดคราบน้ำมันมีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัยมีประสิทธิภาพ และพร้อมใช้ในการกำกับดูแลรักษาทะเลในน่านน้ำไทย เฝ้าระวัง การก่อกมลพิษด้านสิ่งแวดล้อม ในน้ำและจัดคราบน้ำมัน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เรือที่ได้รับการซ่อมแซม จำนวน ๓ ลำ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำปรับปรุงและพัฒนาระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) คลองแสนแสบ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ด้วยกรมเจ้าท่ามีภารกิจในการการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบ การขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัยตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยหน้าที่ประการหนึ่งในภารกิจดังกล่าว คือ ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะเส้นทาง การสัญจรทางน้ำในคลองแสนแสบ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ประชาชนและนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติให้ความสำคัญในการเดินทางสัญจรเป็นจำนวนมากเฉลี่ยวันละประมาณ ๖๐,๐๐๐ คน ซึ่งกรมเจ้าท่าได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของความปลอดภัยในการเดินเรือและการสัญจรทางน้ำของประชาชนรวมถึงนักท่องเที่ยวที่ใช้เรือโดยสารในคลองแสนแสบ ตั้งแต่ท่าวัดศรีบุญเรืองถึงท่าผ่านฟ้าลีลาศ ต้องได้รับความสะดวกความปลอดภัยต่อร่างกายในชีวิตและทรัพย์สิน อันจะเป็นประโยชน์ไปสู่ประชาชนและนักท่องเที่ยว กรมเจ้าท่าจึงได้จัดทำโครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบโทรทัศน์วงจรปิดในคลองแสนแสบ เพื่อให้ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ในคลองแสนแสบ มีเสถียรภาพในการทำงานของระบบที่สามารถจะตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้อง รวดเร็ว เชื่อถือได้ก่อให้เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด และดำเนินงานไปตามเป้าหมาย ยุทธศาสตร์ของรัฐบาลเพื่อให้คลองแสนแสบเป็นคลองสวยงามใส โดยเพิ่มประสิทธิภาพให้กับระบบโครงข่ายสื่อสารและอุปกรณ์ส่วนควบต่าง ๆ ของระบบ อาทิ ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดใหม่ ในบริเวณท่าเรือเพื่อประสิทธิภาพในการดูแลด้านความปลอดภัย และอุปกรณ์เครือข่ายสัญญาณ ให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา

๒. วัตถุประสงค์

(๑) พัฒนาปรับปรุงระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และอุปกรณ์ส่วนควบอื่น ๆ ในคลองแสนแสบ เพื่อทดแทนระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดเดิม ซึ่งเสื่อมสภาพตามอายุการใช้งาน ให้มีความคมชัด หรือคุณภาพของภาพในระดับ Full HD (Full High Definition) มีมุมมองที่เหมาะสมสอดคล้องกับการปรับเปลี่ยนของท่าเทียบเรือ โดยให้ครอบคลุมพื้นที่ท่าเรือและการเดินเรือโดยสารสาธารณะขณะเทียบท่า รวมถึงระบบประกาศและประชาสัมพันธ์ในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยของประชาชนและนักท่องเที่ยว

(๒) พัฒนาศักยภาพระบบการควบคุมกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ให้มีระบบบริหารจัดการและการควบคุมที่รวดเร็วสะดวกต่อการใช้งาน และสำรองข้อมูลภาพได้ไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน

(๓) พัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายสื่อสารไร้สาย Wireless Network ของระบบโทรทัศน์วงจรปิดในคลองแสนแสบ ให้มีเสถียรภาพสูงสุด เพิ่มเส้นทางสำรอง (Redundant) ในกรณีเส้นทางหลักเสียหายใช้งานไม่ได้

(๔) ปรับย้ายจุดติดตั้งของอุปกรณ์โครงข่ายสื่อสารไร้สาย Wireless Network ของระบบโทรทัศน์วงจรปิดในคลองแสนแสบ เพื่อไม่ให้มีภาระค่าใช้จ่ายประจำปีที่เป็นค่าเช่าอาคารสำหรับติดตั้งอุปกรณ์

๓. เป้าหมายโครงการ

(๑) ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ในคลองแสนแสบเพิ่มเติมจำนวน ๑๘๘ กล้องที่มีประสิทธิภาพความคมชัดหรือคุณภาพของภาพในระดับ Full HD (Full High Definition) มีมุมมองของภาพที่ครอบคลุมพื้นที่ในท่าเรือจำนวน ๒๘ ท่าเรือ และสำรองข้อมูลภาพได้ไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน

(๒) โครงข่ายสื่อสารไร้สายที่มีประสิทธิภาพ มีเส้นทางครอบคลุมในลักษณะของ Wireless Network สามารถรองรับข้อมูลภาพและข้อมูลอื่น ๆ ในระบบที่เชื่อมต่อระหว่างต้นทางและ ศูนย์ควบคุมกลางได้อย่างเพียงพอตามวัตถุประสงค์มีเส้นทางสำรอง (Redundant) ในกรณีเส้นทางหลักเสียหายใช้งานไม่ได้

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๙,๓๒๔,๔๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน งบประมาณ ๒๑๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ย. - ต.ค. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
พ.ย. - ธ.ค. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ม.ค. ๒๕๖๔	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ม.ค. ๒๕๖๔	ลงนามในสัญญาจ้าง
ก.พ. - ส.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๑๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

(๑) ข้อมูลภาพสำหรับการวิเคราะห์พฤติกรรมผู้ให้บริการและผู้ให้บริการเรือโดยสารสาธารณะทางน้ำในคลองแสนแสบ เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนในการบริหารจัดการสำหรับที่เกี่ยวข้อง

(๒) ข้อมูลภาพสำหรับการอำนวยความสะดวกและการกำกับดูแลความปลอดภัยของประชาชน และนักท่องเที่ยว รวมถึงการกำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อมทางน้ำ

(๓) ข้อมูลความเร็วของเรือสำหรับกำกับและป้องปรามการเดินเรือของเรือที่ให้บริการเพื่อความปลอดภัยต่อผู้ให้บริการ และผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของประชาชนผู้อาศัยที่อยู่ในเส้นทางการเดินเรือ

(๔) การป้องปรามการก่อเหตุในด้านอาชญากรรมและความมั่นคงภายในประเทศ

(๕) ประหยัดงบประมาณรายจ่ายประจำปี ที่เกิดจากการเช่าอาคารในการติดตั้งอุปกรณ์เชื่อมโยงสัญญาณ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ปรับปรุงและพัฒนาระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) จำนวน ๑ โครงการ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

โครงการจัดซื้อเรือตรวจการณ์ลำน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า ๖๕ ฟุต กรุงเทพมหานคร ๑ ลำ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่า มีความจำเป็นต้องจัดหาเรือตรวจการณ์ลำน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า ๖๕ ฟุตเพื่อใช้ปฏิบัติราชการ และภารกิจที่ต้องมีการรับรอง/อารักขาบุคคลสำคัญที่เป็นภารกิจระดับประเทศซึ่งเรือที่กรมฯ ใช้งานอยู่ปัจจุบัน มีสภาพเก่าและมีอายุการใช้งานเกินกว่า ๒๐ ปี กรมฯ จึงมีความจำเป็นต้องจัดหาเรือที่มีสภาพใหม่ แข็งแรง และทันสมัยที่สามารถปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพไว้ในราชการต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

(๑) ใช้ในภารกิจในการตรวจตราความปลอดภัยทางน้ำตลอดแม่น้ำเจ้าพระยา และภารกิจพิเศษ เช่น การถวายรักษาความปลอดภัยทางน้ำ ฯลฯ

(๒) ใช้ในภารกิจในการบัญชา สั่งการ กรณีเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ / ช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดซื้อเรือตรวจการณ์ลำน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า ๖๕ ฟุต กรุงเทพมหานคร ๑ ลำ และได้เรือที่มีประสิทธิภาพ คงทน แข็งแรง ตรงตามวัตถุประสงค์ในการจัดซื้อ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มี.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๒๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มีเรือตรวจการณ์ลำน้ำ ไว้ใช้ในการปฏิบัติการกิจตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ การเฝ้าระวังภัยทางน้ำต่าง ๆ รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนที่ใช้บริการขนส่งทางน้ำด้วย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เรือตรวจการณ์ลำน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า ๖๕ ฟุต จำนวน ๑ ลำ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

โครงการจัดซื้อเรือกู้ภัยความเร็วสูง สีส้ม สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖ สาขาสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร ๑ ลำ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่า มีความจำเป็นต้องจัดซื้อเรือกู้ภัยความเร็วสูง สีส้ม เพิ่มเติม สำหรับใช้ปฏิบัติราชการตรวจตราปราบปรามทางน้ำและทางทะเล เพื่อให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขามีเรือใหม่ไว้ใช้ปฏิบัติราชการ

๒. วัตถุประสงค์

- (๑) เป็นเรือที่ออกแบบเพื่อใช้เป็นเรือตรวจการณ์ชายฝั่งทะเล และแม่น้ำ มีความแข็งแรงสามารถใช้งานในทะเลระดับคลื่นปานกลางได้ดี มีความเร็วสูง
- (๒) สามารถใช้ปฏิบัติการกิจด้านกู้ภัย และช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ ทางทะเล ได้ดี
- (๓) ใช้ในการกิจตรวจตรา ควบคุม ปราบปราม ทางน้ำและทางทะเลได้
- (๔) กรณีใช้ในปฏิบัติงานในทะเล สามารถออกห่างจากฝั่งได้ระยะทางประมาณ ๓ ไมล์ทะเลหลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่า มีความจำเป็นต้องจัดซื้อเรือกู้ภัยความเร็วสูง สีส้ม เพิ่มเติม สำหรับใช้ปฏิบัติราชการตรวจตราปราบปรามทางน้ำและทางทะเล เพื่อให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขามีเรือใหม่ไว้ใช้ปฏิบัติราชการ

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดซื้อเรือกู้ภัยความเร็วสูง สีส้ม สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๓ สาขาสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร ๑ ลำ และได้เรือที่มีประสิทธิภาพ คงทน แข็งแรง ตรงตามวัตถุประสงค์และคุณสมบัติในการจัดซื้อ

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๘๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - พ.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๘๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- (๑) มีเรือกู้ภัยความเร็วสูง สีส้ม ไว้ใช้ในการปฏิบัติการกิจตรวจตราและควบคุมการเดินเรือการเฝ้าระวังภัยทางน้ำต่าง ๆ รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนที่ใช้บริการขนส่งทางน้ำด้วย
- (๒) ได้เรือที่มีประสิทธิภาพไว้ใช้ในราชการ
- (๓) ได้เรือตรงตามวัตถุประสงค์ของการใช้งาน
- (๔) สามารถปฏิบัติงานได้อย่างรวดเร็วทันเหตุการณ์

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เรือกู้ภัยความเร็วสูง สีส้ม จำนวน ๑ ลำ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

โครงการจัดหายานพาหนะเคลื่อนที่บนผิวน้ำ (JETSKI) รวม ๕ รายการ (๘๒๐,๐๐๐ บาท/ลำ (รวม ๖ หน่วย)

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ด้วยกรมเจ้าท่ามีภารกิจหลักในการกำกับดูแลความปลอดภัยทางน้ำ ความปลอดภัยในการสัญจรและคมนาคมขนส่งทางน้ำ การอารักขาทางน้ำแก่บุคคลสำคัญของประเทศ การถวายเป็นความปลอดภัยทางน้ำ จึงมีความจำเป็นต้องจัดหายานพาหนะเคลื่อนที่เร็วบนผิวน้ำ (JETSKI) เพื่อมาสนับสนุนการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติภารกิจสำคัญที่ได้รับมอบหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อจัดซื้อยานพาหนะเคลื่อนที่บนผิวน้ำ (JETSKI) เพื่อใช้ตรวจการณ์ในแม่น้ำลำคลองและในทะเลมีความแข็งแรงสามารถใช้งานแม่น้ำลำคลอง สามารถใช้เพื่อการป้องกันเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนในบริเวณพื้นที่ และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยทางน้ำ แก่ประชาชนโดยทั่วไป

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดซื้อยานพาหนะเคลื่อนที่บนผิวน้ำ (JETSKI) จำนวน ๕ รายการ (๖ ลำ) เพื่อปฏิบัติงานในพื้นที่ต่าง ๆ ดังนี้

- (๑) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๔ สาขาเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี ๑ ลำ
- (๒) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๔ สาขาสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี ๑ ลำ
- (๓) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๗ สาขาอุบลราชธานี จ.อุบลราชธานี ๑ ลำ
- (๔) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖ สาขาระยอง จ.ระยอง ๒ ลำ
- (๕) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๖ สาขาสมุทรปราการ จ. สมุทรปราการ ๑ ลำ

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๔,๙๒๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๙๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค.-มี.ค.๒๕๖๔	ดำเนินการ ๙๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

มียานพาหนะเคลื่อนที่บนผิวน้ำ (JETSKI) ไว้ใช้ในการปฏิบัติภารกิจตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ การเฝ้าระวังภัยทางน้ำต่าง ๆ รวมถึงป้องกันเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้นแก่ประชาชนที่เดินทางทางน้ำ JETSKI เป็นยานพาหนะที่มีความคล่องตัวสูงสามารถช่วยเหลือผู้ประสบเหตุทางน้ำได้อย่างรวดเร็ว

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ยานพาหนะเคลื่อนที่บนผิวน้ำ (JETSKI) จำนวน ๖ ลำ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

โครงการจัดซื้อเรือตรวจการณ์ลุ่มิเนียมท้องแบน (๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท/ลำ จำนวน ๖ ลำ)

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่า มีความจำเป็นต้องจัดซื้อเรือตรวจการณ์ลุ่มิเนียมท้องแบนเพื่อใช้ในการปฏิบัติการกิจตรวจตราและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ เช่น ช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม เป็นต้น

๒. วัตถุประสงค์

- (๑) เป็นเรือที่ออกแบบเพื่อใช้เป็นเรือตรวจการณ์ลำน้ำ
- (๒) สามารถใช้ปฏิบัติการกิจด้านตรวจตราและควบคุมการเดินเรือลำน้ำ
- (๓) ได้เรือที่มีสภาพคงทน แข็งแรง ไว้ใช้ในราชการ

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดซื้อเรือตรวจการณ์ลุ่มิเนียมท้องแบนจำนวน ๖ ลำ ที่มีคุณสมบัติตรงตามวัตถุประสงค์การใช้งานตามที่กรมฯ กำหนด ใช้สำหรับปฏิบัติราชการในพื้นที่ต่าง ๆ ดังนี้

- (๑) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๒ สาขานนทบุรี จังหวัดนนทบุรี ๑ ลำ
- (๒) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๒ สาขาอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ๑ ลำ
- (๓) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๗ สาขานครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา ๑ ลำ
- (๔) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๗ สาขาขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ๑ ลำ
- (๕) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๑ สาขาพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก ๑ ลำ
- (๖) กรุงเทพมหานคร ๑ ลำ

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๗,๒๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๙๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.พ. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๙๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- (๑) มีเรือตรวจการณ์ลุ่มิเนียมท้องแบนไว้ใช้ในการปฏิบัติการกิจตรวจตราและเตรียมความพร้อมสำหรับช่วยเหลือผู้ประสบภัยน้ำท่วม
- (๒) ได้เรือที่มีประสิทธิภาพไว้ใช้ในราชการ
- (๓) ได้เรือตรงตามวัตถุประสงค์ของการใช้งาน
- (๔) สามารถใช้เรือตรวจตราแม่น้ำ ลำคลอง สะดวก และเข้าถึงพื้นที่ได้ดี

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : เรือตรวจการณ์อุลุมิเนียมท้องแบน จำนวน ๖ ลำ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

โครงการจัดซื้อเรือตรวจการณ์ลำน้ำขนาดความยาวไม่น้อยกว่า ๒๑ ฟุต
(๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท/ ลำ จำนวน ๒ ลำ)

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่า มีความจำเป็นต้องจัดซื้อเรือตรวจการณ์ลำน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า ๒๑ ฟุต เพิ่มเติมเพื่อใช้ในการกิจตรวจตรา ควบคุม ปรามปรามในลำน้ำ เพื่อให้สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขามีเรือใหม่ไว้ใช้ปฏิบัติราชการ

๒. วัตถุประสงค์

- (๑) เป็นเรือที่ออกแบบเพื่อใช้เป็นเรือตรวจการณ์ลำน้ำ
- (๒) สามารถใช้ปฏิบัติการด้านตรวจตราและควบคุมการเดินเรือลำน้ำ
- (๓) สามารถใช้เรือในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำได้

๓. เป้าหมายโครงการ

จัดซื้อเรือตรวจการณ์ลำน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า ๒๑ ฟุต จำนวน ๒ ลำ ที่มีคุณสมบัติตรงตามวัตถุประสงค์การใช้งานตามที่กรมฯ กำหนด สำหรับปฏิบัติราชการในพื้นที่ต่าง ๆ ดังนี้

- (๑) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๑ สาขาเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ๑ ลำ
- (๒) สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ ๑ สาขา นครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ ๑ ลำ

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๕๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๕๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

(๑) มีเรือตรวจการณ์ลำน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า ๒๑ ฟุต ไว้ใช้ในการปฏิบัติการกิจตรวจตราและควบคุมการเดินเรือ การเฝ้าระวังภัยทางน้ำต่าง ๆ รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับเหตุร้ายที่อาจ เกิดขึ้นแก่ประชาชนที่ใช้บริการขนส่งทางน้ำด้วย

- (๒) ได้เรือที่มีประสิทธิภาพไว้ใช้ในราชการ
- (๓) ได้เรือตรงตามวัตถุประสงค์ของการใช้งาน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | เรือตรวจการณ์ลำน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า ๒๑ ฟุต จำนวน ๒ ลำ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

โครงการจัดตั้งศูนย์ควบคุมระบบบริหารรักษา ความปลอดภัยด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดตลาดน้ำ อัมพวา จังหวัดสมุทรสงคราม ๑ โครงการ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องจากตลาดน้ำอัมพวาเป็นหนึ่งในสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมมากทั้งจากนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติจำนวนมากต่างนิยมและให้ความสำคัญในการเดินทางมาท่องเที่ยว เยี่ยมชมสัมผัสธรรมชาติและซื้อของ การล่องเรือตามลุ่มน้ำแม่กลองเพื่อชมบรรยากาศและทัศนียภาพตามแนวตลาดน้ำ ด้วยปัจจัยดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องรถยนต์ที่ให้บริการนักท่องเที่ยวนั่งเรือชมทัศนียภาพรอบอัมพวา เรือที่เดินเรือด้วยความเร็ว มลภาวะทางเสียงจากเครื่องยนต์เรือ การกระทำผิดกฎระเบียบการเดินทางเรือ ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบ และสร้างความเดือดร้อน ดังนั้นความสำคัญของความปลอดภัยในการเดินเรือและการสัญจรทางน้ำของประชาชนรวมถึงนักท่องเที่ยวที่ใช้เรือโดยสารที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องได้รับการดูแลเอาใจใส่ในความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินโดยถือเป็นการแสดงศักยภาพในการดำเนินการกิจของกรมเจ้าท่าที่จะส่งผลถึงภาพลักษณ์ประเทศชาติในระดับสากล อีกทั้งยังเป็นการนำประโยชน์ไปสู่ประชาชนและนักท่องเที่ยว และยังช่วยเสริมสร้างศักยภาพในการช่วยบรรเทาปัญหาการสัญจรทางน้ำในเขตตลาดน้ำอัมพวาที่มีความแออัดให้เบาบางลงและช่วยให้นักท่องเที่ยวรู้สึกปลอดภัยมากขึ้น โดยใช้ระบบเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการควบคุมตรวจสอบเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพอย่างสูงสุด ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาในเรื่องดังกล่าว ตลอดจนเป็นการเสริมสร้างความเข้มแข็งของมาตรการรักษาความปลอดภัยให้เกิดเป็นรูปธรรมและมีมาตรฐานในระดับสากล โดยได้ดำเนินการจัดทำโครงการติดตั้งศูนย์ควบคุมสั่งการและติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ในบริเวณพื้นที่จุดท่องเที่ยวที่สำคัญของตลาดน้ำอัมพวา เพื่อป้องปรามและยกระดับการรักษาความปลอดภัยทางน้ำของกรมเจ้าท่าในแหล่งท่องเที่ยวให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ตลอดจนช่วยให้เจ้าหน้าที่สามารถทำงานได้อย่างสะดวกรวดเร็วและเป็นการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยเสริมประสิทธิภาพการทำงานได้อย่างสมบูรณ์แบบยิ่งขึ้น

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อกำกับดูแลควบคุมการรักษาความปลอดภัยให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการ
๒. เพื่อกำกับการเดินเรือให้เป็นระเบียบ และเกิดอุบัติเหตุน้อยลง
๓. เพื่อสร้างความปลอดภัยของประชาชนและนักท่องเที่ยวให้เกิดความมั่นใจด้านความปลอดภัยในการเดินทาง
๔. เพื่อใช้เฝ้าระวังเหตุร้ายและนำไปสู่ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบภัยได้อย่างทันท่วงที
๕. เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการป้องกัน ป้องปรามและสืบสวนการกระทำผิดในพื้นที่โครงการ
๖. เพื่อใช้เป็นหลักฐานและการตรวจสอบ กรณีเกิดเหตุการณ์กระทำผิดในพื้นที่โครงการ

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. จัดตั้งศูนย์ควบคุมระบบบริหารรักษาความปลอดภัยด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ณ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาสมุทรสงคราม
๒. ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิดจำนวน ๕๐ ตัวครอบคลุมพื้นที่การสัญจรทางน้ำในพื้นที่ตลาดน้ำอัมพวาและบริเวณที่เกี่ยวข้อง เพื่อตรวจจับความเร็วเรือที่เกินกำหนดและตรวจจับและนับจำนวนผู้โดยสารผ่านท่าเรือ
๓. ติดตั้งแผ่นป้ายเตือนความเร็ว จำนวน ๑๒ จุด
๔. ติดตั้งอุปกรณ์เชื่อมโยงเครือข่าย จำนวน ๑ ระบบ

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๙,๔๓๒,๖๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๘๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๘๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. สามารถบริหารจัดการการจราจรและป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำเพื่อความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๒. สามารถเชื่อมโยงการแสดงผลไปยังศูนย์ควบคุมฯ ได้อย่างเท่าทัน
๓. สามารถบันทึกข้อมูลการใช้ความเร็วของเรือในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
๔. สามารถใช้กล้องโทรทัศน์วงจรปิดในการสืบค้นและเป็นหลักฐานในการติดตามเหตุการณ์ต่างๆ
๕. ช่วยเสริมศักยภาพในการทำงานให้กับเจ้าหน้าที่สามารถทำงานได้อย่างสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูงสุด
๖. ภาพจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด สามารถเผยแพร่ออกสู่ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตได้โดยสามารถดูภาพผ่านแอปพลิเคชัน(application) บนอุปกรณ์สมาร์ต (Smart) ทั้งระบบแอนดรอยด์(Android) และระบบไอโอเอส(iOS)

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	จัดตั้งศูนย์ฯ จำนวน ๑ โครงการ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

โครงการจัดตั้งศูนย์ควบคุมระบบบริหารรักษา ความปลอดภัยด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดเพื่อพัฒนาพื้นที่ ต้นแบบการท่องเที่ยว วิถีคลอง วิถีไทย ตามรอยเสด็จคลองดำเนินสะดวก จ.ราชบุรี ๑ โครงการ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ได้มอบหมายให้ พล.อ.ฉัตรชัย สาริกัลยะ รองนายกรัฐมนตรี ลงพื้นที่คลองดำเนินสะดวก จ.ราชบุรี เพื่อกำหนดแนวทางพัฒนาพื้นที่ต้นแบบการท่องเที่ยว วิถีคลอง วิถีไทย ตามรอยเสด็จคลองดำเนินสะดวกเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๖๑ ที่ผ่านมานั้น โดยรัฐบาลมีนโยบายการขับเคลื่อนการพัฒนาคลองให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจจัดทำโครงการพัฒนาพื้นที่ต้นแบบการท่องเที่ยววิถีคลองหรือ “ดำเนินสะดวกโมเดล” เพื่อเป็นพื้นที่นาร่องการท่องเที่ยวโดยชุมชน มีจุดมุ่งเน้นในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีคลอง วิถีเกษตรผสมผสาน และประวัติศาสตร์กรมเจ้าท่า ในฐานะผู้กำกับดูแล ส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี จัดระเบียบการคมนาคมสัญจรและขนส่งทางน้ำให้เป็นระเบียบเรียบร้อยและมีความปลอดภัยอย่างสูงสุดโดยเฉพาะเส้นทางสัญจรทางน้ำทุกรูปแบบ ได้พิจารณาและตอบรับนโยบายดังกล่าวแล้ว เล็งเห็นว่าคลองดำเนินสะดวกเป็นเส้นทางหลักที่ประชาชนและนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติทั่วโลกให้ความสำคัญในการเดินทางเยี่ยมชมสัญจรเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ความสำคัญของความปลอดภัยในการเดินเรือและการสัญจรทางน้ำของประชาชนรวมถึงนักท่องเที่ยวที่ใช้เรือโดยสารที่มีอยู่เป็นจำนวนมากในคลองดำเนินสะดวกจึงจำเป็นต้องได้รับการดูแลเอาใจใส่ในความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินโดยถือเป็นการแสดงศักยภาพในการดำเนินภารกิจของกรมเจ้าท่าที่จะส่งผลไปถึงภาพลักษณ์ประเทศชาติในระดับสากล อีกทั้งยังเป็นการนำประโยชน์ไปสู่ประชาชนและนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะจะก่อให้เกิดความมั่นใจและสามารถสร้างรายได้หมุนเวียนในชุมชนอันถือเป็นรากฐานสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจชาติอย่างยั่งยืนต่อไป กรมเจ้าท่าจึงได้จัดทำโครงการพัฒนาระบบรักษาความปลอดภัยด้วยกล้องวงจรปิด เพื่อพัฒนาพื้นที่ต้นแบบการท่องเที่ยว วิถีคลอง วิถีไทย ตามรอยเสด็จคลองดำเนินสะดวกเพื่อเป็นการป้องกันและยกระดับการรักษาความปลอดภัยทางน้ำของกรมเจ้าท่าในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของชาติให้มีประสิทธิภาพอย่างสูงสุดต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อกำกับดูแลควบคุมการรักษาความปลอดภัยให้ครอบคลุมพื้นที่โครงการพัฒนาพื้นที่ต้นแบบการท่องเที่ยว วิถีคลอง วิถีไทย ตามรอยเสด็จคลองดำเนิน
- ๒) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานกล้องวงจรปิดให้มีความอัจฉริยะและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น
- ๓) เพื่อให้สามารถบริหารจัดการจากส่วนกลาง รวมถึงการตรวจสอบภาพระยะไกลจากส่วนกลาง
- ๔) ลดจำนวนพนักงานที่ต้องไปปฏิบัติงาน ณ สถานที่จริงโดยใช้อุปกรณ์อัจฉริยะต่างๆช่วยเจ้าหน้าที่ให้สามารถทำงานแบบอัจฉริยะ และแจ้งเตือนตามเงื่อนไขตลอดเวลา
- ๕) เพื่อสร้างความปลอดภัยของประชาชนและนักท่องเที่ยวให้เกิดความมั่นใจด้านความปลอดภัยในสถานที่และการเดินทาง ตั้งแต่ท่าเรือจนถึงปลายทาง
- ๖) เพื่อการตรวจสอบรวมถึงป้อมปรางภัยคุกคามต่อความปลอดภัยและกำหนดมาตรการป้องกันต่อเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นในบริเวณชุมชนคลองดำเนินสะดวก
- ๗) เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับการขับเคลื่อนการพัฒนาการท่องเที่ยววิถีคลองให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมในการรักษาความปลอดภัยอย่างเหมาะสม และช่วยลดอุบัติเหตุในด้านการจราจรทางน้ำ
- ๘) เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นว่ามีมาตรการในการรักษาความปลอดภัยอย่างเพียงพอ และเหมาะสมต่อชุมชนและนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมากในแต่ละวัน

๓. เป้าหมายโครงการ

- ๑) จัดตั้งศูนย์ควบคุมระบบบริหารรักษาความปลอดภัยด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด ณ สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค ที่ ๓ สมุทรสงคราม
- ๒) ติดตั้งระบบตรวจวัดความเร็วเรือ และป้ายแสดงความเร็ว จำนวน ๖ จุด
- ๓) ติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด จำนวน ๗๐ ตัว ครอบคลุมพื้นที่การสัญจรทางน้ำในคลองดำเนินสะดวก
- ๔) ติดตั้งระบบประกาศแบบเครือข่าย จำนวน ๑๐ จุด
- ๕) ติดตั้งอุปกรณ์เชื่อมโยงเครือข่าย จำนวน ๑ ระบบ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕๐,๗๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๒๑๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๑๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ๑) สามารถบริหารจัดการด้านความปลอดภัยได้ครอบคลุมทุกพื้นที่สำคัญในแหล่งท่องเที่ยวคลองดำเนินสะดวก
- ๒) สามารถบริหารจัดการการจราจรและป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำเพื่อความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๓) สามารถเชื่อมโยงการแสดงผลไปยังศูนย์ควบคุมฯ ได้อย่างเท่าทัน
- ๔) สามารถบันทึกข้อมูลการใช้ความเร็วของเรือในพื้นที่คลองดำเนินสะดวกได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๕) มีครุภัณฑ์กล้องโทรทัศน์วงจรปิด ที่มีคุณภาพ สามารถใช้งานได้ครอบคลุมพื้นที่ในคลองดำเนินสะดวกเพื่อก่อให้เกิดความมีระเบียบในการใช้เรือในคลองสาธารณะ และเพิ่มระบบรักษาความปลอดภัยในการใช้บริการทางเรือ
- ๖) ภาพจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด สามารถเผยแพร่ออกสู่ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตได้ โดยสามารถดูภาพผ่านแอปพลิเคชัน (application) บนอุปกรณ์สมาร์ต (Smart) ทั้งระบบแอนดรอยด์ (Android) และ ไอโอเอส (iOS) ได้

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	จัดตั้งศูนย์ฯ จำนวน ๑ โครงการ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

โครงการจ้างที่ปรึกษาสำรวจจัดทำแผนที่ และรายละเอียด ของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำบริเวณชายฝั่งทะเล ทะเลสาบ และแม่น้ำภายในประเทศ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่า มีหน้าที่ดูแล รักษา และขุดลอกร่องน้ำ ทางเรือเดิน แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบ และทะเลภายในน่านน้ำไทย ผลของการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ก่อให้เกิดปัญหาการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำน้ำ ที่ใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย หรือบนชายหาดชายฝั่งทะเล ที่ไม่ถูกต้องตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย ปัจจุบันเทคโนโลยีภูมิสารสนเทศและข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศได้เข้ามามีบทบาทอย่างสูง ในการเป็นเครื่องมือที่สำคัญ และมีประสิทธิภาพในการแสดงให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงของการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำน้ำจากอดีตถึงปัจจุบันและยังเป็นเครื่องมือช่วยสนับสนุนการตรวจสอบการปลูกสร้างอาคารหรือสิ่งอื่นใดล่วงล้ำน้ำโดยผิดกฎหมายได้ เพื่อป้องกันมิให้มีการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำน้ำเพิ่มเติมโดยผิดกฎหมาย เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับฐานข้อมูลที่มีอยู่เพื่อให้ทราบว่าการกระทำผิดเกี่ยวกับการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำน้ำในพื้นที่ใดจะช่วยให้การบริหารงานการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับสิ่งล่วงล้ำน้ำแม่น้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความคล่องตัว ถูกต้องและเป็นธรรมตอบสนองนโยบายของรัฐบาลได้อย่างรวดเร็วโดยมีพื้นที่สำรวจ จัดทำแผนที่ และรายละเอียดฐานข้อมูลของสิ่งล่วงล้ำน้ำ บริเวณชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยจากจังหวัดชลบุรี จนถึง จ.นราธิวาส ทะเลสาบสงขลาและแม่น้ำในภาคใต้บางส่วน

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อจัดทำระบบฐานข้อมูลสารสนเทศทางน้ำ และสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ ให้เชื่อมโยงกับข้อมูลรายละเอียดของอาคารและสิ่งปลูกสร้างล่วงล้ำน้ำในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องข้องในการกำกับดูแลทรัพยากรน้ำทั้งระบบอย่างบูรณาการและเป็นศูนย์รวบรวมข้อมูลภูมิสารสนเทศด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

๓. เป้าหมายโครงการ

โครงการฯ ดำเนินการภายใต้ แผนบูรณาการ"มาตรการป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ"ตามมติ ครม. วันที่ ๖ ก.ย.๕๙ (หนังสือสำนักเลขาธิการ คณะรัฐมนตรี ที่ ๐๕๐๕/๓๓๑๔๖ ลงวันที่ ๗ ก.ย.๕๙) โดยจะสำรวจ จัดทำแผนที่ และรายละเอียด ฐานข้อมูลของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำบริเวณชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยจากจังหวัดชลบุรี จนถึงจ.นราธิวาส ทะเลสาบสงขลาและแม่น้ำในภาคใต้บางส่วน ซึ่งเมื่อดำเนินการโครงการฯ แล้วเสร็จ กรมเจ้าท่าจะมีฐานข้อมูลฯ สำหรับใช้ในการกำกับ ดูแล ควบคุม ตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ และดำเนินคดีกับสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ผิดกฎหมาย ครอบคลุมพื้นที่แม่น้ำสายหลักในภาคเหนือ ภาคกลาง และชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยเป็นต้น

๔. งบประมาณ

	วงเงินงบประมาณ	๓๔๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓	ตั้งงบประมาณ	๕๒,๓๕๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔	ตั้งงบประมาณ	๖๕,๗๔๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕	ผูกพันงบประมาณ	๒๓๐,๙๑๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๗๒๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บริษัท จีไอเอส จำกัด สัญญาที่ ๙๕/๒๕๖๓/พย. ลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ วงเงิน ๓๔๓,๙๙๘,๒๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๑ พฤษภาคม ๒๕๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการผลงานร้อยละ ๑๘.๕๔

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

กรมเจ้าท่าจะมีระบบฐานข้อมูลภูมิสารสนเทศทางน้ำ และสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ สำหรับใช้สนับสนุนการบริหารงานด้านการกำกับ ดูแล ควบคุม ตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาการปลูกสร้างสิ่งล่วงล้ำลำน้ำในความดูแลของกรมเจ้าท่า ทั้งในระยะสั้น และระยะยาว ตลอดจนใช้เป็นข้อมูลในการดำเนินคดีกับสิ่งล่วงล้ำลำน้ำที่ผิดกฎหมาย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำบริเวณชายฝั่งทะเล ทะเลสาบและแม่น้ำภายในประเทศ จำนวน ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ซ่อมทำประจำปีเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์เรือฝึกสาครวิสัย จ.สมุทรปราการ

๑. ความเป็นมา

เรือสาครวิสัยเป็นเรือฝึกนักเรียนเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและให้การสนับสนุนสถาบันสมทบได้แก่ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และเทคโนโลยีต่อเรือนครศรีธรรมราชกับสถาบันสังกัดกรมอาชีวศึกษา ในงบประมาณประจำปี ๒๕๖๔ กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรเพื่อซ่อมทำเรือสาครวิสัยเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ ๑๖,๖๖๒,๕๐๐ บาท (สิบหกล้านหกแสนหกหมื่นสองพันห้าร้อยบาทถ้วน) การซ่อมทำประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ นี้ เรือสาครวิสัยครบกำหนดเข้ารับการตรวจเรือประจำปี จำเป็นจะต้องมีการต่ออายุประกาศนียบัตรต่างๆ สำหรับการใช้เรือ มีการเปลี่ยนและซ่อมบำรุงอุปกรณ์นิรภัยและเพื่อให้เรือสาครวิสัย มีความพร้อมใช้ในราชการ ปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เรือสาครวิสัย จำเป็นต้องได้รับการซ่อมทำประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ ๑๖,๖๖๒,๕๐๐ บาท (สิบหกล้านหกแสนหกหมื่นสองพันห้าร้อยบาทถ้วน) และผลกระทบหากเรือไม่ได้รับการซ่อมทำ ดังนี้

๑. เจ้าพนักงานตรวจเรือไม่สามารถออกใบอนุญาตใช้เรือ

๒. ไม่สามารถออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลให้แก่ักเรียนเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและให้การสนับสนุนสถาบันสมทบ ได้แก่ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และเทคโนโลยีต่อเรือนครศรีธรรมราชกับสถาบันสังกัดกรมอาชีวศึกษา เป็นจำนวนรวมประมาณ ๙๐๐ นาย

๓. ไม่สามารถส่งนักเรียนไปฝึกกับเรือสินค้าได้ และการสำเร็จการศึกษาของนักเรียนจะล่าช้า

๔. หากเรือมีรายการอุปกรณ์เสียหายอาจทำให้ทางราชการต้องจ่ายเงินในการซ่อมทำจำนวนมากและค่าดำเนินการต่างๆในการนำเรือเข้าอู่ หากกรณีเกิดขึ้นในต่างประเทศ

๕. หากเรือฯไม่ได้รับงบประมาณในการซ่อมทำฯ เรือไม่สามารถออกฝึกภาคทะเลได้ ส่งผลกระทบต่อความรู้ ความสามารถของนักเรียน ซึ่งจะได้รับความรู้ด้านทฤษฎีเพียงด้านเดียว ไม่ได้รับรู้ด้านการปฏิบัติจริงจะเพิ่มทักษะความเชี่ยวชาญให้กับนักเรียนได้มากขึ้น

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อซ่อมทำและบำรุงรักษาตัวเรือและเรือที่มีระบบขับเคลื่อนตราอักษร MAN หรือ MAN B&W ขนาดไม่ต่ำกว่า ๓,๕๐๐ กิโลวัตต์ ให้สามารถใช้ราชการได้ต่อเนื่อง ซึ่งหากไม่ได้รับการซ่อมทำประจำปี ทำให้ไม่สามารถ ซ่อมทำและบำรุงรักษาตัวเรือและอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือดังนั้นเจ้าพนักงานตรวจเรือไม่สามารถออกใบอนุญาตใช้เรือ ทำให้เรือไม่สามารถออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลให้แก่ักเรียนเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและให้การสนับสนุนสถาบันสมทบ ได้แก่ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และเทคโนโลยีต่อเรือนครศรีธรรมราชกับสถาบันสังกัดกรมอาชีวศึกษา

๓. เป้าหมาย

๑.เรือมีขนาดความยาว ๙๐ เมตร กว้าง ๑๖.๐๘ เมตร และมีขนาดประมาณ ๔,๓๙๖ ตันกรอส

๒.เครื่องจักรใหญ่ที่ใช้ในการขับเคลื่อนเรือ มีขนาด ๓,๕๐๐ กิโลวัตต์

๓.รายละเอียดการซ่อมทำปรากฏในใบแจ้งปริมาณงานและราคากลางซ่อมทำเรือฝึกนักเรียนสาครวิสัย

๔. วงเงินงบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๖,๖๖๒,๕๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๐๕ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๐๕ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑) เพื่อเป็นเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการทดลองสำหรับการเรียนการสอน หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ หลักสูตรเทคโนโลยีบัณฑิต และ หลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือ ระดับ Operation Level ซึ่งเป็นไปตามเนื้อหาวิชาใน IMO Model Course ๗.๐๔

๒) เพื่อฝึกอบรมนักเรียนตามหลักสูตรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีให้บรรลุถึงเป้าหมายของประเทศไทยที่กำหนดให้ผลิตบุคลากรทางการเดินเรือให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

๓) เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้เจริญรุดหน้าทัดเทียมนานาชาติอารยประเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ซ่อมเรือ จำนวน ๑ ลำ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ซ่อมทำประจำปีเรือฝึกนักเรียนเดินเรือพาณิชย์เรือฝึกวิสูตรสาคร จ.สมุทรปราการ

๑. ความเป็นมา

เรือวิสูตรสาครเป็นเรือฝึกนักเรียนเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและให้การสนับสนุนสถาบันสมทบ ได้แก่ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และเทคโนโลยีต่อเรือนครศรีธรรมราชกับสถาบันสังกัดกรมอาชีวศึกษา ในงบประมาณประจำปี ๒๕๖๓ กรมเจ้าท่าได้รับการจัดสรรเพื่อซ่อมทำเรือวิสูตรสาครเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ ๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท (สิบล้านห้าแสนบาทถ้วน) การซ่อมทำประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ นี้ เพื่อให้เรือวิสูตรสาครมีความพร้อมใช้ในราชการปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เรือวิสูตรสาคร จำเป็นต้องได้รับการซ่อมทำประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ ๑๐,๒๑๓,๒๐๐ บาท (สิบล้านสองแสนหนึ่งหมื่นสามพันสองร้อยบาทถ้วน) ผลกระทบหากเรือไม่ได้รับการซ่อมทำ

๑. เจ้าพนักงานตรวจเรือไม่สามารถออกใบอนุญาตใช้เรือ

๒. ไม่สามารถออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลให้แก่ นักเรียนเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและให้การสนับสนุนสถาบันสมทบ ได้แก่ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์และเทคโนโลยีต่อเรือนครศรีธรรมราชกับสถาบันสังกัดกรมอาชีวศึกษา เป็นจำนวนรวมประมาณ ๑๕๐ นาย

๓. นักเรียนขาดทักษะวิชาชีพที่จะนำไปใช้เรียนในห้องเรียน ของปีการศึกษาถัดไป

๔. หากเรือมีรายการอุปกรณ์เสียหายอาจทำให้ราชการต้องใช้เงินซ่อมทำจำนวนมากและค่าดำเนินการต่างๆ ในการนำเรือกลับมาเข้าอยู่ในประเทศไทย หากกรณีดังกล่าวเกิดในต่างประเทศ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อจ้างเหมาซ่อมทำและบำรุงรักษาตัวเรือและเรือที่มีระบบขับเคลื่อนตราอักษร MANหรือ MAN B&W ขนาดไม่ต่ำกว่า ๙๐๐ แรงม้า ให้สามารถใช้ราชการได้ต่อเนื่อง ซึ่งหากไม่ได้รับการซ่อมทำประจำปี ทำให้ไม่สามารถสำรวจตรวจสอบ ซ่อมทำและบำรุงรักษาตัวเรือและอุปกรณ์ต่างๆ บนเรือ ดังนั้นเจ้าพนักงานตรวจเรือไม่สามารถออกใบอนุญาตใช้เรือทำให้เรือไม่สามารถออกฝึกภาคปฏิบัติทางทะเลให้แก่ นักเรียนเดินเรือของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและให้การสนับสนุนสถาบันสมทบ ได้แก่ มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และเทคโนโลยีต่อเรือนครศรีธรรมราชกับสถาบันสังกัดกรมอาชีวศึกษา

๓. เป้าหมาย

๑.เรือมีขนาดความยาว ๖๑ เมตร กว้าง ๑๑.๐๐ เมตร และมีขนาดประมาณ ๑,๐๘๙ ตันกรอส

๒.เครื่องจักรใหญ่ที่ใช้ในการขับเคลื่อนเรือ มีขนาด ๘๑๐ กิโลวัตต์

๓. รายละเอียดการซ่อมทำปรากฏในใบแจ้งปริมาณงานและราคากลางซ่อมทำเรือฝึกนักเรียนวิสูตรสาคร

๔. วงเงินงบประมาณปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๒๑๓,๒๐๐ บาท

๔. วงเงินงบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๐,๒๑๓,๒๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๙๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มี.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๙๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑) เพื่อเป็นเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการทดลองสำหรับการเรียนการสอน หลักสูตรวิศวกรรมเครื่องกลเรือ หลักสูตรเทคโนโลยีบัณฑิต และ หลักสูตรนายประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือ ระดับ Operation Level ซึ่งเป็นไปตามเนื้อหาวิชาใน IMO Model Course ๗.๐๔

๒) เพื่อฝึกอบรมนักเรียนตามหลักสูตรของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีให้บรรลุถึงเป้าหมายของประเทศไทยที่ได้กำหนดให้ผลิตบุคลากรทางการเดินเรือให้มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล

๓) เพื่อสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้เจริญรุดหน้าทัดเทียมนานาชาติ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: ช่อมเรือ จำนวน ๑ ลำ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

จัดหาเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) พร้อมติดตั้ง สำหรับเครื่องมือฝึกจำลองระบบการเดินเรือศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จ.สมุทรปราการ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี มีเครื่องมือฝึกจำลองระบบการเดินเรือ เพื่อใช้สำหรับการเรียนการสอนของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ และหลักสูตรฝึกอบรม ซึ่งได้นำเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) มาใช้งานสำรองไฟฟ้าภายในอาคารเครื่องมือฝึกจำลองตั้งแต่ปี ๒๕๕๓ ปัจจุบัน เครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) มีการเสื่อมสภาพ ไม่สามารถใช้งานสำรองไฟฟ้ากรณีไฟฟ้าดับ แรงดันไฟฟ้าตกแรงดันไฟฟ้าเกิน หรือมีสัญญาณรบกวนทางไฟฟ้า ทำให้มีความเสี่ยงที่เครื่องมือฝึกจำลองระบบการเดินเรือ และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์จะเกิดความเสียหายจึงจำเป็นต้องจัดซื้อเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) ทดแทนเพื่อแก้ปัญหาหาระบบไฟฟ้าที่เกิดขึ้น

๒. วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อจัดซื้อเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) ทดแทนเครื่องเดิมที่เสื่อมสภาพ
- ๒) เพื่อป้องกันสัญญาณรบกวนทางไฟฟ้าที่สามารถสร้างความเสียหายให้แก่เครื่องมือ

๓. เป้าหมายโครงการ

- ๑) มีเครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) สำหรับใช้งานทดแทนเครื่องเดิมที่เสื่อมสภาพ
- ๒) สามารถป้องกันสัญญาณรบกวนทางไฟฟ้าที่สามารถสร้างความเสียหายให้แก่เครื่องมือฝึกจำลองระบบการเดินเรือ และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์ไฟฟ้าอิเล็กทรอนิกส์ได้

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑,๑๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๒๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - เม.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๒๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

สามารถสำรองไฟฟ้าให้กับเครื่องมือฝึกจำลองระบบการเดินเรือ เพื่อใช้งานสำหรับการเรียนการสอนของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์และหลักสูตรฝึกอบรมของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และป้องกันความเสียหายให้กับเครื่องมือฝึกจำลองระบบการเดินเรือ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	เครื่องสำรองไฟฟ้า (UPS) พร้อมติดตั้ง จำนวน ๑ เครื่อง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

พัฒนาระบบบริหารการศึกษาของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์และระบบฝึกอบรมสำหรับคนประจำเรือ ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี จ.สมุทรปราการ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ได้พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารการศึกษา ตั้งแต่ปีการศึกษา ๒๕๔๘ เป็นต้นมา ระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารการศึกษา ครอบคลุมการทำงานระบบรับเข้าศึกษาระบบงานข้อมูลพื้นฐาน ระเบียบนักศึกษา ระบบงานกำหนดตารางเรียน ตารางสอนและตารางสอบระบบงานรับลงทะเบียนฯ ระบบงานการเงินและทุนการศึกษา ระบบงานวัดผลและประมวลผล ระบบงานใบรับรอง ระบบงานสำเร็จการศึกษาฯ ระบบงานบริการผ่านทาง Web Site ระบบประเมินผลการเรียนการสอนระบบกิจกรรมนักศึกษา ระบบภาวะการมีงานทำของบัณฑิต เป็นต้น ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีต้องการพัฒนาระบบสารสนเทศสำหรับบริหารจัดการงานภายในตลอดจนเชื่อมโยงกับระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารการศึกษาและระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการหลักสูตรฝึกอบรมสำหรับคนประจำเรือให้ทันสมัยรวมถึงพัฒนาเพื่อช่วยสนับสนุนให้ระบบสารสนเทศ ทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

๒. วัตถุประสงค์

- ๑) เพื่อพัฒนาและสร้างระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีให้รองรับนโยบายการบริหารการศึกษาให้มีประสิทธิภาพ
- ๒) เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักเรียนและอาจารย์สามารถวางแผนและจัดการการเรียนการสอนของตนเองได้
- ๓) เพื่อตอบสนองข้อมูลสำหรับการบริหารให้กับผู้บริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๔) เพื่อให้มีระบบบริการผ่านเครือข่าย Internet สามารถให้บริการนักเรียนอาจารย์และเจ้าหน้าที่ด้วยข้อมูลที่ถูกต้องรวดเร็ว เหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้บริการ
- ๕) เพื่อให้มีระบบ e learning เพื่อให้บริการกับ อาจารย์ผู้สอนและนักเรียนใช้งานในการเรียนการสอนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสอนให้ดียิ่งขึ้น
- ๖) เพื่อพัฒนาเว็บไซต์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี ให้สอดคล้องกับระบบไทยแลนด์ ๔.๐
- ๗) เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้สมัครเข้ารับการอบรม โดยจัดทำระบบสมัครและชำระเงินออนไลน์จัดทำประวัติอาจารย์และผู้เข้าอบรมอย่างต่อเนื่อง จัดตารางฝึกอบรม ตารางสอนและห้องเรียน บัญชีรายชื่อผู้เข้าอบรม ตรวจสอบการเข้าเรียน เวลาเรียน โดยการสแกนใบหน้า แอปพลิเคชันบน Smart phone สำหรับผู้เข้าอบรม อาจารย์ผู้สอนเพื่อใช้งานในส่วนที่เกี่ยวข้อง พิมพ์ประกาศนียบัตรเชื่อมโยงกับระบบ E-learning เก็บบันทึกการเรียนออนไลน์เชื่อมโยงกับระบบคนประจำเรือกรมเจ้าท่าเพื่อรายงานผลการฝึกอบรม

๓. เป้าหมายโครงการ

- ๑) มีระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีเพื่อรองรับนโยบายการบริหารการศึกษาให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
- ๒) นักเรียนเดินเรือพาณิชย์และอาจารย์สามารถวางแผนและจัดการการเรียนการสอนของตนเองได้ผ่านระบบบริหารศึกษาที่มีคุณภาพและถูกต้องแม่นยำและประหยัดเวลา
- ๓) มีข้อมูลสารสนเทศสำหรับการบริหาร เพื่อให้กับผู้บริหารใช้พัฒนาศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีและสนองนโยบายของภาครัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ๔) มีระบบบริการผ่านเครือข่าย Internet สามารถให้บริการนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ อาจารย์และเจ้าหน้าที่ด้วยข้อมูลสารสนเทศที่ถูกต้องรวดเร็ว เหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้บริการ

๕) มีระบบ e-Learning เพื่อให้บริการนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ อาจารย์และเจ้าหน้าที่ด้วยข้อมูลสารสนเทศที่ถูกต้องรวดเร็ว เหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้บริการ

๖) มีระบบที่พัฒนาเว็บไซต์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี เพื่อช่วยลดทรัพยากรในการพัฒนา และบริหาร เว็บไซต์ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องกำลังคน ระยะเวลา และงบประมาณที่ใช้ในการสร้างและควบคุมดูแลเว็บไซต์ให้ทำงานอัตโนมัติ เพื่อให้สอดคล้องกับระบบไทยแลนด์ ๔.๐

๗) ระบบการฝึกอบรมสำหรับคนประจำเรือ ในการให้บริการรับสมัครและชำระเงินออนไลน์เพื่อเข้าฝึกอบรม มีระบบสแกนใบหน้า ผ่านแอปพลิเคชันบน Smart phone ระบบการออกประกาศนียบัตรที่ทันสมัย ถูกต้อง และรวดเร็ว มีระบบ E-Learning เพื่อให้บริการกับผู้เข้ารับการฝึกอบรมและอาจารย์ผู้สอนทำให้การเรียนการสอนมีประสิทธิภาพดีขึ้น และมีระบบเครือข่ายเชื่อมโยงกับระบบคนประจำเรือกรมเจ้าท่าเพื่อรายงานผลการฝึกอบรมที่ถูกต้องครบถ้วน เป็นไปตามนโยบายของภาครัฐ

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๓,๖๐๘,๔๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๓๐๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้วโดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ต.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๓๐๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ อาจารย์ผู้สอนนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี และประชาชนทั่วไปสามารถใช้ระบบสารสนเทศของศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีที่จัดจ้างตามโครงการนี้ ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	พัฒนาระบบบริหารการศึกษาของนักเรียนเดินเรือพาณิชย์และระบบฝึกอบรมสำหรับคนประจำเรือ จำนวน ๑ ระบบ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ปรับปรุงอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบภายในศูนย์ฝึกพาดิษย์นาวิ จ.สมุทรปราการ

๑. ความเป็นมา

เนื่องด้วยสระว่ายน้ำและระบบท่อน้ำประปาของศูนย์ฝึกพาดิษย์นาวิ ก่อสร้างมาเป็นระยะเวลานานไม่น้อยกว่า ๓๐ ปี ประสบปัญหาในการรั่วซึมของตัวปั๊มสระน้ำ และท่อน้ำทั้งเกิดความชำรุด และมีความต้องการที่จะปรับปรุงสระว่ายน้ำให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยและประหยัด โดยเป็นสระว่ายน้ำชนิดใช้น้ำเกลือทั้งระบบ และปรับปรุงท่อน้ำประปาที่แตก รั่วชำรุด ทำให้เกิดความสูญเสียค่าใช้จ่ายค่าสาธารณูปโภคน้ำประปา เป็นจำนวนมาก การซ่อมทำประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ นี้ พน. มีจำเป็นต้องได้รับการซ่อมทำประจำปีงบประมาณ ๒๕๖๔ เป็นเงินทั้งสิ้น ประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (ห้าล้านบาทถ้วน)

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อจ้างเหมาซ่อมทำระบบสระว่ายน้ำเป็นระบบน้ำเกลือและปรับปรุงระบบ ท่อน้ำประปาภายใน พน. ให้พร้อมใช้งาน และเพื่อให้เกิดประโยชน์แก่นักเรียนเดินหรือพาดิษย์ได้รับความปลอดภัย มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ปรับปรุงสระว่ายน้ำ เปลี่ยนเป็นระบบน้ำเกลือ เปลี่ยนวัสดุชุดปั๊มน้ำเป็นระบบแยกคลอรีนออกจากเกลือ ระบบบำบัดน้ำเสียท่อน้ำทิ้งและระบบกรองน้ำ

๒. ปรับปรุงระบบท่อน้ำประปา แก้ไขจุดท่อน้ำประปาเหล็กที่ชำรุดฝังอยู่ในใต้ดิน เป็นท่อลอยขึ้นจากพื้นดิน และปั๊มน้ำ

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๑๘๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๘๐ วัน

๗. ผลกระทบหากเรือไม่ได้รับการซ่อมทำ

ระบบสระว่ายน้ำเป็นระบบน้ำเกลือและท่อน้ำประปาภายใน พน. ได้รับการปรับปรุงให้พร้อมใช้งานเกิดประโยชน์แก่นักเรียนเดินหรือพาดิษย์ได้รับความปลอดภัย มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ปรับปรุงอาคารที่ทำการและสิ่งก่อสร้างประกอบ จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ก่อสร้างท่าเทียบเรือเนกประสงค์สนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณ ต.ปากคลอง อ.ปะทิว จ.ชุมพร

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

อ่าวทุ่งมหา ตำบลปากคลอง อำเภอปะทิว จังหวัดชุมพร เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางทะเลแห่งใหม่ที่กำลังได้รับความนิยม อีกทั้งอยู่ติดกับถนนเลียบริมชายฝั่งทะเล Thailand Riviera ชายหาดมีความสวยงาม มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวจำนวนมากเดินทางมาพักผ่อน ดูปะการังและยังเป็นจุดลงเรือเพื่อออกไปท่องเที่ยวในทะเลลึก เพื่อตกปลา ดำน้ำ ชมปะการังบริเวณเกาะร้านเป็ด เกาะเวียงเป็น เกาะพระ เป็นต้น การท่องเที่ยวกลางทะเลต้องอาศัยเรือซึ่งท่าเทียบเรือบริเวณอ่าวทุ่งมหา มีความชำรุดทรุดโทรมมาก ปัจจุบันผู้พังกิจการใช้การไม่ได้และต้องปิดการใช้งานเนื่องจากไม่ปลอดภัย องค์การบริหารส่วนตำบลปากคลองมีหนังสือที่ ขพ ๗๖๒๐๑/ ๖๑๖ ลงวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๑ ขอความอนุเคราะห์ดำเนินการตรวจสอบสภาพท่าเรือและปรับปรุงท่าเรือ จึงมีความจำเป็นต้องพัฒนาท่าเทียบเรือขึ้นใหม่ในบริเวณดังกล่าวเพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมการท่องเที่ยวทางทะเลในบริเวณพื้นที่กระตุ้นเศรษฐกิจชุมชนและสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวในภูมิภาค

๒. วัตถุประสงค์

๑. ก่อสร้างโครงสร้างท่าเรือเนกประสงค์บริเวณต.ปากคลอง อ.ปะทิว จ.ชุมพร จำนวน ๑ ท่า
๒. ก่อสร้างติดตั้งระบบอำนวยความสะดวกบน ท่าเรือเนกประสงค์บริเวณต.ปากคลอง อ.ปะทิว จ.ชุมพร

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ท่าเรือเนกประสงค์สนับสนุนการท่องเที่ยว บริเวณต.ปากคลอง อ.ปะทิว จ.ชุมพร มีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในพื้นที่
๒. ท่าเรือเนกประสงค์สนับสนุนการท่องเที่ยว บริเวณต.ปากคลอง อ.ปะทิว จ.ชุมพร มีการพัฒนาด้านความปลอดภัย เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๓๖๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ธ.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๓๖๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือเนกประสงค์สนับสนุนการท่องเที่ยว บริเวณต.ปากคลอง อ.ปะทิว จ.ชุมพร เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว เชื่อมโยงพื้นที่ศักยภาพ และยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวทางน้ำ
๒. เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย ในมิติความปลอดภัยและโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ทำเทียบเรือจำนวน ๑ แห่ง
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่าศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือ Cruise ที่อำเภอเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานีและที่ จ.กระบี่ ผลการศึกษาปรากฏว่าการก่อสร้างท่าเรือที่อำเภอเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี มีความเหมาะสมด้านผลตอบแทนมากกว่า จึงได้ออกแบบเบื้องต้น มูลค่าก่อสร้างประมาณ ๔,๘๘๙.๓๙ ล้านบาท (กันยายน๒๕๖๑) เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่วงเงินค่าก่อสร้างมากกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท อีกทั้งเป็นนโยบายของรัฐที่จะให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการขนาดใหญ่จึงกำหนดให้เอกชนร่วมลงทุน ในโครงการดังกล่าว ซึ่งจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตาม พรบ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒ จึงต้องจ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ การให้เอกชนร่วมลงทุน ตามข้อกำหนดในกฎหมายเพื่อนำรายงานเสนอ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามลำดับ จท. คค. สคร. สศช. และ สุตฯต้องเสนอ ครม. เพื่ออนุมัติให้เอกชนร่วมลงทุนตามเงื่อนไข รายละเอียดที่ได้จากผล การศึกษา

๒. วัตถุประสงค์ เพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการการให้เอกชนร่วมลงทุน เสนอ ครม.เพื่อ อนุมัติให้เอกชนร่วมลงทุน

๓. เป้าหมายโครงการ เพื่อพัฒนาให้มีท่าเรือที่เหมาะสมในการรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๒,๗๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๔,๖๘๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๑๐,๖๒๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๓-๒๕๖๕

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บจก.ไพรัชวอเตอร์ เฮาส์เคเปอร์ส เอฟเอเอส สัญญาที่ ๑๐๘/๒๕๖๓/พย.ลงวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๓ วงเงิน ๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ได้เอกชนที่มีความพร้อมและความเหมาะสมในการลงทุนพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี
๒. มีท่าเรือที่เหมาะสมในการรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี
๓. ผู้โดยสารที่เดินทางมากับเรือสำราญขนาดใหญ่ได้รับความสะดวกปลอดภัยในการขึ้น-ลงจากเรือ
๔. ยกระดับการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำของประเทศให้มีมาตรฐานทัดเทียมกับต่างประเทศ
๕. สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวเรือสำราญให้กับประเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	รายงานผลการศึกษา ๑ ฉบับ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (ในพื้นที่ จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรัง และ จ.สตูล)

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ธุรกิจการท่องเที่ยวเดินเรือสำราญ (Cruise) กำลังเติบโตและขยายตลาดในประเทศไทยแต่ละปีจะมีเรือสำราญเข้าเทียบท่าในไทยเพื่อเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศ เช่นเกาะภูเก็ต เป็นต้น จำนวนมากเกิดเม็ดเงินจากอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเรือสำราญหมุนเวียนในประเทศจำนวนหลายพันล้านบาทต่อปี โดยเฉพาะชายฝั่งอันดามันเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการล่องเรือสำราญแต่ปัจจุบันประเทศไทยยังขาดท่าเรือสำราญ (Cruise Terminal) ที่ได้มาตรฐานรองรับธุรกิจดังกล่าว กรมเจ้าท่าจึงได้พิจารณาว่าสมควรมีการพัฒนาท่าเรือที่ได้มาตรฐานชายฝั่งอันดามัน รองรับธุรกิจเรือครูส โครงการสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี)

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อศึกษาวางแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ในประเทศไทยชายฝั่งอันดามัน
๒. เพื่อศึกษาความเหมาะสม และสำรวจออกแบบเบื้องต้น ท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ในพื้นที่ชายฝั่งอันดามัน
๓. เพื่อศึกษาและออกแบบปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำลึกภูเก็ต
๔. เพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการของรัฐตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๖๒

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. เพื่อศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบเบื้องต้นท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณชายฝั่งอันดามัน
๒. เพื่อพัฒนาให้ชายฝั่งอันดามันมีท่าเรือครูส (Cruise Terminal) ที่ได้มาตรฐานส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ
๓. เพื่อให้ได้เอกชนที่สนใจเข้าร่วมลงทุนในกิจการพัฒนาท่าเทียบเรือครูส

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๗๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๒๔,๔๑๕,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๓๕,๐๘๕,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๓-๒๕๖๕

๖. ผลการดำเนินงาน

การคัดเลือกที่ปรึกษาล่าช้า เนื่องจากมีที่ปรึกษายื่นข้อเสนอถูกต้องเพียงรายเดียว ดังนั้น เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ เป็นการเปิดกว้างและเกิดการแข่งขัน จึงทำให้ต้องดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาครั้งที่ ๒ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่าง พิจารณาผลการคัดเลือก

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำให้เติบโตบริเวณชายฝั่งอันดามัน
๒. เพื่อให้ชายฝั่งอันดามันมีท่าเรือครูสที่ได้มาตรฐาน สะดวกและปลอดภัย
๓. สร้างรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเข้าประเทศมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษา ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ศึกษาสำรวจออกแบบ ท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี)

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ธุรกิจเรือสำราญ (Cruise Line) เป็นอีกหนึ่งทางเลือกของการเดินทางและการพักผ่อนที่ได้รับความนิยมอย่างสูง ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้ประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ คน/ปี มีค่าใช้จ่ายประมาณ ๕-๖ พันบาท/คน/วัน ทำให้มีรายได้จากนักท่องเที่ยวทางเรือในประเทศหลายพันล้านบาทต่อปี แต่ประเทศไทยขาดสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านท่าเทียบเรือที่ได้มาตรฐานรองรับธุรกิจการท่องเที่ยวดังกล่าว ท่าเรือที่มีอยู่มีขนาดเล็ก แก้ปัญหาด้วยการใช้เรือเล็กขนถ่ายนักท่องเที่ยวขึ้นฝั่ง สร้างความไม่สะดวกให้กับเรือสำราญที่ต้องการมาจอดเทียบท่าหากท่าเรือไทยมีความพร้อมในเรื่องการจอดเทียบท่าของเรือสำราญขนาดใหญ่ได้มากกว่านี้เรือสำราญจากทั่วโลกจะกำหนดให้ทะเลไทยอยู่ในเส้นทางท่องเที่ยวโดยเรือสำราญมากกว่านี้อย่างแน่นอน กรมเจ้าท่าจึงมีแนวคิดในการพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Homeport) รองรับเรือครูสบริเวณอ่าวไทยตอนบน (สอดคล้องยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี)

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อศึกษาวางแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ในประเทศไทยให้เป็น Home Port ฝั่งอ่าวไทยตอนบน
๒. เพื่อศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบเบื้องต้นท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ในพื้นที่ชายฝั่งอ่าวไทยตอนบน
๓. เพื่อศึกษาและออกแบบปรับปรุงท่าเทียบเรือน้ำลึกภูเก็ต
๔. เพื่อจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการของรัฐตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.๒๕๖๒

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. เพื่อศึกษาและสำรวจออกแบบเบื้องต้นท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณชายฝั่งอ่าวไทยให้เป็นท่าเรือต้นทาง (Homeport)
๒. เพื่อพัฒนาให้พื้นที่อ่าวไทยตอนบนให้มีท่าเรือครูส (Cruise Terminal) ที่ได้มาตรฐานเป็นท่าเรือต้นทาง (Homeport) ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ
๓. เพื่อให้ได้เอกชนที่สนใจเข้าร่วมลงทุนในกิจการพัฒนาท่าเทียบเรือครูส

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๗๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๑๐,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๒๑,๓๕๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๓๘,๑๕๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๓ – ๒๕๖๕

๖. ผลการดำเนินงาน

การคัดเลือกที่ปรึกษาล่าช้า เนื่องจากมีที่ปรึกษายื่นข้อเสนอถูกต้องเพียงรายเดียว ดังนั้น เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ เป็นการเปิดกว้างและเกิดการแข่งขัน จึงทำให้ต้องดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาครั้งที่ ๒ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการคัดเลือกที่ปรึกษา

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำให้เติบโตบริเวณชายฝั่งอ่าวไทย
๒. เพื่อให้ชายฝั่งอ่าวไทยมีท่าเรือครูสตันทาง (Homeport) ที่ได้มาตรฐาน สะดวกและปลอดภัย
๓. สร้างรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเข้าประเทศมากขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษา ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัย ที่ท่าเทียบเรือโดยสารและท่องเที่ยวปากคลองจิหลาด จ.กระบี่

๑. เหตุผลความจำเป็น

ทะเลอันดามันเป็นจุดหมายปลายทางที่มีชื่อเสียงของนักท่องเที่ยวเพราะเสน่ห์ของธรรมชาติที่สวยงาม เกาะแก่งต่างๆ ที่น่าชื่นชม การเดินทางท่องเที่ยวทางน้ำต้องมีท่าเรือเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักโดยท่าเทียบเรือคลองจิหลาด จ.กระบี่ เป็นท่าเรือสำคัญที่นำพานักท่องเที่ยวไปยังจุดหมายปลายทางที่สำคัญๆ เช่น เกาะพีพี เกาะภูเก็ต เกาะลันตา เป็นต้น นักท่องเที่ยวจำนวนมากมาใช้บริการในแต่ละปี ปัจจุบันท่าเรือที่กล่าวมา มีความทรุดโทรม สมควรได้รับการปรับปรุงด้านโครงสร้างและยกระดับด้านความปลอดภัย เป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่

๒. วัตถุประสงค์ ปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยในท่าเรือคลองจิหลาด จ.กระบี่

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ท่าเรือคลองจิหลาด จ.กระบี่ ได้รับการปรับปรุงด้านโครงสร้างให้มีมาตรฐาน
๒. ท่าเรือคลองจิหลาด จ.กระบี่ได้รับยกระดับด้านบริหารจัดการความปลอดภัยในท่าเรือ
๓. เรือและผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าเรือคลองจิหลาด จ.กระบี่ ได้รับความสะดวกปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔

งบประมาณทั้งสิ้น	๘๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๓๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ หจก.พัฒนาบรรณกิจ ลงวันที่ ๒๙ พ.ค.๖๓ วงเงิน ๗๙,๔๖๑,๗๘๖.๕๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ ม.ค.๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม
๒. ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่
๓. ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
๔. ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่
๕. สร้างรายได้เข้าสู่ประเทศมากยิ่งขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	จำนวนท่าเรือที่ปรับปรุง ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยที่
ท่าเทียบเรือท้องศาลา และท่าเทียบเรือหาดรีน อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี จำนวน ๒ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

จังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของประเทศอีกแห่งหนึ่งโดยเฉพาะพื้นที่เกาะสมุยและเกาะพะงัน ที่มีนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมเยือนประมาณปีละ ๘ แสนคน สร้างรายได้จากการท่องเที่ยวนับหมื่นล้านบาท การเดินทางไปท่องเที่ยวเกาะสมุยและเกาะพะงันไปได้ทางเครื่องบินและทางเรือโดยทางเรือส่วนใหญ่มาขึ้นเรือเฟอร์รี่ที่ท่าเรือดอนสักฝั่งแผ่นดิน เชื่อมต่อ ไปยังท่าเรือบ้านหน้าทอนที่เกาะสมุยและท่าเรือท้องศาลา/ท่าเรือหาดรีนที่เกาะพะงัน ปัจจุบันท่าเรือที่กล่าวมามีความทรุดโทรม สมควรได้รับการปรับปรุงด้านโครงสร้างและยกระดับด้านความปลอดภัยเป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการท่องเที่ยวในพื้นที่

๒. วัตถุประสงค์ ปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัยในท่าเรือท้องศาลา และท่าเรือหาดรีน อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ท่าเรือท้องศาลา และท่าเรือหาดรีน อ.เกาะพะงัน ได้รับการปรับปรุงด้านโครงสร้างให้มีมาตรฐาน
๒. ท่าเรือท้องศาลา และท่าเรือหาดรีน อ.เกาะพะงัน ได้รับยกระดับด้านบริหารจัดการความปลอดภัยในท่าเรือ
๓. เรือและผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าเรือท้องศาลา และท่าเรือหาดรีน อ.เกาะพะงัน

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๑๗๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๒๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๔๑,๗๘๖,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๖๔,๗๑๐,๕๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๓๘,๐๐๓,๕๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บริษัท พร้อมมิตร เอส เอ เอฟ ที่ จำกัด ลงวันที่ ๑๘ มิ.ย.๖๓ วงเงิน ๑๖๘,๑๕๘,๓๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๕ ธ.ค.๖๕ อยู่ระหว่างดำเนินการ

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนและผู้ใช้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม
๒. ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่
๓. ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
๔. ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในพื้นที่
๕. สร้างรายได้เข้าสู่ประเทศมากยิ่งขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	จำนวนท่าเรือที่ปรับปรุง ๒ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดชะอำ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ชายหาดชะอำ เป็นหาดที่มีชื่อเสียงของประเทศไทยโดยอำเภอชะอำเป็นแหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติที่ได้รับความนิยมสูงสุดจึงทำให้เศรษฐกิจเจริญเติบโตมากขึ้นจำนวนนักท่องเที่ยวมาเยี่ยมเยือนชายหาดชะอำมากกว่า ๖ ล้านคนต่อปี สร้างรายได้ให้กับพื้นที่หลายหมื่นล้านบาทการพัฒนาที่รวดเร็วจึงมีส่วนชักนำให้เกิดการบุกรุก จนทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมมีปัญหการกัดเซาะชายฝั่งตามมาด้วย สผ. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษา รายงานว่า พบพื้นที่ชายหาดชะอำประสบปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในระดับเร่งด่วน มีอัตราการกัดเซาะประมาณ ๓ เมตรต่อปีอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ชายหาดถดถอยและลดขนาดลงไปทุกปี ซึ่งอาจทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวมีแนวโน้มลดลงไปในอนาคตได้ เนื่องจากชายหาดทรายเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวที่สำคัญจึงควรได้รับการแก้ไขโดยเร็ว อย่างยั่งยืน โดยการเสริมทรายชายหาด(Beach Nourishment)

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะ สนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรีได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๓. เป้าหมายโครงการ

รูปแบบการเสริมทรายชายหาดเพื่อป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณชายหาดชะอำ จ.เพชรบุรี เริ่มต้นจากเหนือเขื่อนกันทรายและคลื่นชะอำ (สะพานปลาปูนซีเมนต์) ลงมาด้านทิศใต้จนถึงบริเวณวัดไทรย้อย อำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี ระยะทางประมาณ ๑๒ กิโลเมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๑๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๖๐๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. ๒๕๖๔ - ส.ค. ๒๕๖๕	ดำเนินการ ๖๐๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เสริมทรายชายหาดบริเวณชายหาดชะอำ จังหวัดเพชรบุรีเพื่อพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง สนับสนุนการท่องเที่ยวและยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการท่องเที่ยวชายหาด

- เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย ในมิติความปลอดภัยและความสามารถด้านความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : รายงานผลการศึกษา ๑ ฉบับ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการศึกษารูปแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวที่ ท่าเรือเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เกาะสมุย มีเสน่ห์และความสวยงามติดลำดับ มีนักท่องเที่ยวเข้ามากว่า ๔ ล้านคนต่อปีสร้างงานและสร้างรายได้ให้แก่ประเทศหลายหมื่นล้านบาท การเดินทางมายังเกาะสมุยด้วยเรือเฟอร์รี่ มาลงที่ท่าเรือบ้านหน้าทอน ซึ่งเป็นเส้นทางหลักรองรับนักท่องเที่ยวและประชาชนจำนวนมาก ท่าเรือดังกล่าวโดยกรมเจ้าท่า มีเรือเฟอร์รี่เข้าออกประมาณ ๑๕ เที่ยวต่อวัน อายุการใช้งานกว่า ๑๐ ปี ปัจจุบันมีสภาพชำรุดทรุดโทรมจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาปรับปรุงให้มีความเหมาะสม สะดวกและปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยวและประชาชน อีกทั้งต้องรองรับนักท่องเที่ยวจากเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่ถายนักท่องเที่ยวลงเรือเล็ก มาขึ้นฝั่งบริเวณท่าเรือดังกล่าวครั้งละประมาณ ๒,๐๐๐ กว่าคน ใช้จ่ายเงินลงในพื้นที่ราว ๘ ล้านบาทต่อเที่ยวเรือปัจจุบันโครงสร้างไม่เพียงพอรองรับเรือเล็กดังกล่าว จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงและพัฒนาเช่นเดียวกันเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) และสร้างรายได้จากธุรกิจท่องเที่ยวเรือสำราญให้มากยิ่งขึ้น

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อก่อสร้างปรับปรุงโครงสร้างท่าเรือเฟอร์รี่ และท่าเรือพร้อมอาคารรองรับเรือเล็กถ่ายลำจากเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

๒. เพื่อก่อสร้างปรับปรุงระบบความปลอดภัยท่าเรือเฟอร์รี่ และท่าเรือรองรับเรือเล็กถ่ายลำจากเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ท่าเรือเฟอร์รี่ และท่าเรือพร้อมอาคารรองรับเรือเล็กถ่ายลำจากเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีการพัฒนาปรับปรุงด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวเชื่อมโยงในพื้นที่

๒. ท่าเรือเฟอร์รี่ และท่าเรือรองรับเรือเล็กถ่ายลำจากเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ท่าเรือเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีการพัฒนาปรับปรุงด้านความปลอดภัย เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๒๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๖	ดำเนินการ ๙๐๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือมีความสะดวก/ปลอดภัย/ทั่วถึง/เท่าเทียม
๒. ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่
๓. ระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
๔. ส่งเสริมการท่องเที่ยว เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ปรับปรุงท่าเทียบเรือจำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ศึกษาวางแผนแม่บทและสำรวจออกแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะสนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณเขาหลัก ถึงแหลมปะการัง อ.ตะกั่วป่า จ.พังงา

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

จังหวัดพังงา มีทรัพยากรด้านการท่องเที่ยวจำนวนมากและหลากหลายที่มีชื่อเสียงมีจำนวนนักท่องเที่ยวของพังงาในแต่ละปีสูงถึงเกือบ ๕ ล้านคน สร้างรายได้ให้แก่จังหวัดราว ๕ หมื่นล้านบาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งชายหาดเขาหลัก อำเภอตะกั่วป่า ซึ่งมีห้องพักรับรองร้อยละ ๗๐ ของจำนวนห้องพักทั้งหมดในจังหวัด ชายหาดเขาหลักมีความสวยงาม เงียบสงบ ยังคงความเป็นธรรมชาติที่สมบูรณ์ เหมาะแก่นักท่องเที่ยวที่ต้องการการพักผ่อนอย่างแท้จริง จึงได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ หลังจากเกิดเหตุการณ์พิบัติภัยคลื่นยักษ์สึนามิในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ ชายหาดกลับถูกกัดเซาะและถดถอยหายไปทุกๆ ปี โดยในช่วงมรสุมชายหาดบางเนียง หาดนางทอง ได้รับความเสียหายอย่างหนัก มีอัตราการกัดเซาะชายฝั่งสูงถึง ๔-๕ เมตรต่อปี พื้นที่ดังกล่าวนี้เป็นสถานที่สำคัญในระดับประเทศและระดับนานาชาติ จะต้องดำเนินมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วน เพื่อลดความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งทางด้านการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจ สังคม ตลอดจนผลกระทบต่อชุมชนและทรัพยากรชายฝั่งที่มีคุณค่าในเชิงท่องเที่ยว

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและสาเหตุของการกัดเซาะชายฝั่ง บริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา และกำหนดแนวทาง วิธีการป้องกันและแก้ไขที่เหมาะสม ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ และแผนการพัฒนาการท่องเที่ยวในบริเวณโครงการรวมทั้งสอดคล้องกับสภาพการใช้งานของชายหาด

๒. เพื่อวางแผนแม่บท สำรวจออกแบบรายละเอียด เสริมทรายป้องกันการกัดเซาะ รวมทั้งจัดเตรียมเอกสารประกอบการประกวดราคาก่อสร้างโครงสร้างดังกล่าว

๓. เพื่อศึกษา และจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รูปแบบตามแนวทางของ สผ.)

๓. เป้าหมายโครงการ

รูปแบบเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งทะเล บริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงา ระยะทาง ๑๐ กม.

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๑๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๓,๖๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๑๔,๔๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ขั้นตอนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๕๔๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เสริมทรายชายหาดบริเวณเขาหลักถึงแหลมปะการัง อำเภอตะกั่วป่า จังหวัดพังงาเพื่อพัฒนาและฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ สนับสนุนการท่องเที่ยว และยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการท่องเที่ยวชายหาด
๒. เพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย ในมิติความปลอดภัย และความสามารถด้านความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษา ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ศึกษาความเหมาะสม และสำรวจออกแบบ เพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือในอ่าวปัตตานี ต.บานา อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามนโยบายรัฐบาลผ่านคณะกรรมการขับเคลื่อนโครงการเมืองต้นแบบสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เพื่อพัฒนาการขนส่งในอ่าวปัตตานีให้เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคโดยเป็นโครงการในระยะยั่งยืนเพื่อยกระดับท่าเรือบริเวณอ่าวปัตตานี ให้สามารถรองรับเรือได้ขนาด ๕,๐๐๐ ตัน ได้

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมและสำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือในอ่าวปัตตานี ต.บานา อ.เมือง จ.ปัตตานี ให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้า และยานพาหนะได้อย่างถูกต้องเหมาะสมตามหลักวิชาการ อันจะทำให้การสัญจรทางเรือและการขนส่งทางน้ำเกิดความสะดวก ปลอดภัย ต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

๒. เพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดองค์ประกอบโครงการ ก่อสร้างพัฒนาท่าเรือในอ่าวปัตตานีต.บานา อ.เมือง จ.ปัตตานี ให้มีผลกระทบด้านลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ตลอดจนงบประมาณค่าก่อสร้างรวมทั้งจัดทำเอกสารประกวดราคาแบบรายละเอียดรายการประกอบแบบ ข้อกำหนดและเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการดำเนินงานขั้นต่อไป

๓. เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) งานก่อสร้างพัฒนาท่าเรือในอ่าวปัตตานี ต.บานา อ.เมือง จ.ปัตตานี ตามแนวทางของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. รายงานผลการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อมและสำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือในอ่าวปัตตานี ต.บานา อ.เมือง จ.ปัตตานี

๒. รูปแบบและรายละเอียดองค์ประกอบโครงการเพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดองค์ประกอบโครงการ ก่อสร้างพัฒนาท่าเรือในอ่าวปัตตานี ต.บานา อ.เมือง จ.ปัตตานี

๓. รายงานวิเคราะห์เพื่อศึกษาและจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) งานก่อสร้างพัฒนาท่าเรือในอ่าวปัตตานี ต.บานา อ.เมือง จ.ปัตตานี

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น		๓๙,๗๓๑,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒	ตั้งงบประมาณ	๘,๖๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓	ตั้งงบประมาณ	๒๓,๓๕๗,๑๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔	ผูกพันงบประมาณ	๗,๗๗๓,๙๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔ ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ กลุ่มที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท อินเด็กซ์ อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป ร่วมกับบริษัท ทีมเวิร์ค คอนซัลแตนท์ บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์,บริษัท ลูเซ่ ครีเอชั่น จำกัด, บริษัท ทีเคเอ็น เอ็นจิเนียริง แอนด์ เทคโนโลยี จำกัด และบริษัท เอ็นทิก จำกัด ลงวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๖๒ วงเงิน ๓๙,๗๓๑,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๒ มกราคม ๒๕๖๔ ผลงานร้อยละ ๒๕.๐๐

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อให้ได้รูปแบบของการก่อสร้างท่าเทียบเรือที่สอดคล้องกับความต้องการ สามารถเทียบท่าได้อย่างสะดวก และปลอดภัย

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือสินค้าชายฝั่งปัตตานี ต.บานา อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามนโยบายรัฐบาลผ่านคณะกรรมการขับเคลื่อนโครงการเมืองต้นแบบสามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนเพื่อพัฒนาการขนส่งในบริเวณอ่าวปัตตานีให้เชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค โดยผลจากการประชุมคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนโครงการเมืองต้นแบบเมื่อวันที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๐ กรมเจ้าท่านำเสนอแนวทางพัฒนาท่าเรือ เป็น ๒ ระยะ โดยระยะเร่งด่วน ปรับปรุงท่าเรือชายฝั่งปัตตานี ขนาดหน้าท่า ๘๕ x ๒๕ เมตร พื้นที่หลังท่า จำนวน ๘ ไร่ ซึ่งเป็นพื้นที่อยู่ในความดูแลเพื่อให้สามารถรองรับเรือได้ขนาดใหญ่ได้

๒. วัตถุประสงค์

ปรับปรุงท่าเรือให้มีความปลอดภัยคงทนแข็งแรงสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่เพื่อการขนส่งในบริเวณอ่าวปัตตานีเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคได้

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือสินค้าชายฝั่งปัตตานี ต.บานา อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี จำนวน ๑ ท่า

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๗๙,๙๗๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	๑๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๒๔,๓๐๔,๘๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ผูกพันงบประมาณ	๓๙,๖๖๕,๒๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บมจ.เนาวรัตน์พัฒนาการ ลงวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๖๒ วงเงิน ๗๙,๙๗๐,๐๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๖๑.๖๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ท่าเรือมีฟังก์ชันการใช้งานสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ได้
๒. ส่งเสริมเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่
๓. ระบบการคมนาคมขนส่งมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
๔. ประชาชนและผู้ให้บริการท่าเรือมีความสะดวกและปลอดภัยในการใช้งาน
๕. เพิ่มศักยภาพในการขนส่งทางน้ำลดต้นทุนในการขนส่งลดราคาสินค้าในภาพรวม

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ท่าเรือได้รับการก่อสร้างปรับปรุง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน การให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW กรุงเทพมหานคร ๑ ระบบ

๑. วัตถุประสงค์

๑) เพื่อการศึกษา วิเคราะห์ ออกแบบ ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า ๑ ระบบ ได้แก่ งานคนประจำเรือ, งานประกาศนียบัตรคนประจำเรือ, งานคุณภาพสิ่งแวดล้อม, งานสิ่งล่องล้าลำแม่น้ำ, งานตรวจการขนส่งทางน้ำ, งานตรวจเรือ, งานทะเบียนเรือ, งานจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลและผู้ประกอบกิจการอุทกภัย, งานจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, งานขออนุญาตประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘, งานสารสนเทศพาณิชยนาวิ, งานระบบการชำระค่าธรรมเนียม, งานระบบรับแจ้งปัญหาการใช้งานระบบคอมพิวเตอร์, งานพัฒนาเว็บไซต์ของกรมเจ้าท่า ให้มีความทันสมัย มีประสิทธิภาพ ตรงต่อความต้องการใช้งานในปัจจุบันของกรมเจ้าท่า สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและทิศทางการพัฒนาของกระทรวงและรัฐบาลในยุคดิจิทัล

๒) เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลของระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า ให้มีความปลอดภัยของข้อมูลอยู่บนระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบเครือข่ายที่มีความทันสมัย ได้มาตรฐาน สามารถรองรับการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data)

๓) เพื่อพัฒนาสารสนเทศพาณิชยนาวิที่ใช้สนับสนุนการวางแผน การตัดสินใจและกำหนดนโยบาย ส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวิ

๔) เพื่อพัฒนาระบบเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบงานของหน่วยงานภายในกรมเจ้าท่ากับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อทำการประสานงาน กำกับติดตามการดำเนินงาน และให้บริการประชาชนโดยใช้เทคโนโลยีใหม่ที่มีประสิทธิภาพและมีความทันสมัย

๕) เพื่อพัฒนาระบบเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่าให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกันได้แบบ Real-Time และรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับอุปกรณ์ IOT (Internet of Things)

๒. เหตุผลความจำเป็น

กรมเจ้าท่ามีภารกิจสำคัญในการกำกับ ควบคุม ดูแลและพัฒนาการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวิ ให้มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน ในการดำเนินงานตามภารกิจดังกล่าว กรมเจ้าท่ามีความจำเป็นต้องมีการทำงานร่วมกัน และมีการประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานภาครัฐและเอกชนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ภายใต้กฎหมายไทยและอนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับ ที่ผ่านมารกรมเจ้าท่ามีการพัฒนาระบบงานด้านสารสนเทศและฐานข้อมูลมาอย่างต่อเนื่องเพื่อตอบสนองต่อภารกิจดังกล่าวและเพื่อช่วยให้เจ้าหน้าที่ระดับต่าง ๆ สามารถดำเนินงานตามภารกิจได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ระบบงานบางระบบถูกพัฒนามาเป็นระยะเวลานานแล้วโดยใช้เทคโนโลยีสมัยเก่าและอาจมีช่องโหว่ทางด้านความปลอดภัย หลายระบบงานถูกพัฒนาขึ้นมาโดยหน่วยงานต่างกัน ในช่วงเวลาที่ต่างกัน และบางระบบงานใช้เทคโนโลยีการพัฒนาและฐานข้อมูลที่แตกต่างกันด้วย ทำให้เกิดอุปสรรคในการทำงานร่วมกันมีปัญหาในการเชื่อมโยงข้อมูลและหลายระบบมีประสิทธิภาพการทำงานไม่เพียงพอต่อความต้องการในยุคปัจจุบัน ยุคที่รัฐบาลกำลังผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐบูรณาการการทำงานไปสู่ยุคดิจิทัล ตามนโยบายและแผนงานต่าง ๆ ในหลายระดับ อีกทั้งในปัจจุบันมีความต้องการในหลายภารกิจที่ต้องใช้การรับส่งและเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบงานของหน่วยงานทั้งภายในกรมเจ้าท่าเองและกับหน่วยงานภายนอก ที่จำเป็นต้องมีการ

ประสานงานข้อมูลระหว่างกันเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ แต่การทำงานร่วมกันระหว่างระบบงานต่างๆ เป็นไปด้วยความยากลำบากและไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อความต้องการ อีกทั้งการพัฒนาเทคโนโลยี IOT (Internet of Things) อย่างรวดเร็วในอุปกรณ์และยานพาหนะขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ทำให้การรับส่งข้อมูลระหว่างอุปกรณ์ต่าง ๆ หรือที่เรียกกันว่าการรับส่งข้อมูลแบบ Machine to Machine มีความสำคัญมากยิ่งขึ้น หน่วยงานสามารถนำข้อมูลเหล่านี้ ไปวิเคราะห์ให้เกิดประโยชน์ต่อภารกิจต่าง ๆ ได้ ดังนั้น การพัฒนาระบบการรับส่งและเชื่อมโยงข้อมูล ที่มีประสิทธิภาพ มีความทันสมัยและเป็นมาตรฐานเพื่อรองรับกับความต้องการและการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจึงมีความจำเป็นอย่างมาก

๓. เป้าหมาย

๑) ระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่าให้มีมีความทันสมัย มีประสิทธิภาพ ตรงต่อความต้องการใช้งานในปัจจุบันของกรมเจ้าท่า สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและทิศทางการพัฒนาของกระทรวงและรัฐบาลในยุคดิจิทัล

๒) ระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า ให้มีความปลอดภัยของข้อมูลอยู่บนระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบเครือข่ายที่มีความทันสมัย ได้มาตรฐาน สามารถรองรับการเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data)

๓) มีสารสนเทศพาณิชย์นาวีที่ใช้สนับสนุนการวางแผน การตัดสินใจและกำหนดนโยบายส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี

๔) ระบบเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบงานของหน่วยงานภายในกรมเจ้าท่ากับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อทำการประสานงาน กำกับติดตามการดำเนินงานและให้บริการประชาชนโดยใช้เทคโนโลยีใหม่ที่มีประสิทธิภาพและมีความทันสมัย

๕) มีระบบเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่าให้สามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกันได้แบบ Real-Time และรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับอุปกรณ์ IOT (Internet of Things)

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๘๒,๐๙๓,๙๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๓๑๔,๑๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ผูกพันงบประมาณ	๘,๙๕๗,๖๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๖๐,๘๒๒,๒๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปี ๒๕๖๓ – ปี ๒๕๖๕

๖. ผลการดำเนินงาน

การคัดเลือกที่ปรึกษาลำช้า เนื่องจากมีที่ปรึกษายื่นข้อเสนอถูกต้องเพียงรายเดียว ดังนั้น เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ เป็นการเปิดกว้างและเกิดการแข่งขัน จึงทำให้ต้องดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาครั้งที่ ๒ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาผลการคัดเลือก

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เพิ่มประสิทธิภาพระบบงานที่ใช้ในการปฏิบัติงานและให้บริการประชาชนของกรมเจ้าท่า รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องได้

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศ จำนวน ๑ โครงการ
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ปรับปรุงซ่อมแซมท่าเทียบเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสาขา กรุงเทพฯ และปริมณฑล ประจำปี จำนวน ๘ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

การปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นการดำเนินการตามแผนปรับปรุงซ่อมแซมประจำปี เนื่องจากท่าเรือมีการใช้งานมาเป็นเวลานานจำเป็นต้องก่อสร้าง/ปรับปรุงซ่อมแซมให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้โดยสาร เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล จากการสำรวจตรวจสอบพบว่าท่าเรือชำรุดเสียหายในส่วนโครงสร้างโป๊ะเทียบเรือที่มีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารจำเป็นต้องก่อสร้าง/ปรับปรุงได้แก่ ดำเนินการ ก่อสร้างโป๊ะเทียบเรือใหม่ทดแทนโป๊ะเดิมที่ใช้งานมานานและสภาพไม่สามารถปรับปรุงซ่อมแซมได้และปรับปรุงซ่อมแซมโป๊ะเทียบเรือให้อยู่ในแผนการบำรุงรักษาประจำปีรวมโป๊ะเทียบเรือที่ก่อสร้าง

๒. วัตถุประสงค์

ปรับปรุงท่าเทียบเรือสาธารณะให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้น และเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล จากการสำรวจตรวจสอบพบว่าท่าเรือ ชำรุดเสียหายในส่วนโครงสร้างโป๊ะเทียบเรือที่มีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร ๘ ท่า

๓. เป้าหมายโครงการ ปรับปรุงท่าเทียบเรือสาธารณะ จำนวน ๘ แห่ง ได้แก่ ๑) ท่าเรือวัดบางระโง ๒) ท่าเรือตลาดพลู ๓) ท่าเรือวัดศรีประวัติ ๔) ท่าเรือวัดบางพิง ๕) ท่าเรือวัดไทรมาใต้ ๖) ท่าเรือวัดแคนอก ๗). ท่าเรือหน้าอาคารพาณิชย์ เทศบาลเมืองปทุมธานี ๘) ท่าเรือบางกอกสแควร์

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินการ ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๗๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ปรับปรุงท่าเทียบเรือให้มีสภาพที่พร้อมใช้งานและมีความปลอดภัย
- บำรุงรักษาท่าเรือรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้สามารถใช้งานได้

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ท่าเรือได้รับการปรับปรุงจำนวน ๘ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

เนื่องจากตามธรรมชาติร่องน้ำหรือทางเดินเรือมีการตกละกอนเป็นประจำ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริเวณปากแม่น้ำ ซึ่งมีผลมาจากตะกอนจากการพังทลายต้นน้ำ อิทธิพลของกระแสน้ำน้ำขึ้นน้ำลง มรสุม ฯลฯ ส่งผลให้ ร่องน้ำตื้นเขิน ทำให้ไม่สามารถเดินเรือได้ตลอดเวลา ประกอบกับเป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ มีการสัญจรคมนาคมทางน้ำตลอดเวลา จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งต้องดำเนินการขุดลอกเพื่อให้สามารถเดินเรือเข้าออกได้ตลอดเวลา เป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและลดต้นทุนในการขนส่ง

๒. วัตถุประสงค์

- ๑. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการเดินเรือได้สะดวกตลอดเวลา
- ๒. เพื่อให้สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย
- ๓. เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า
- ๔. เพื่อส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistics) ในการกระจายสินค้า และรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

๓. เป้าหมายโครงการ

กรมเจ้าท่า มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการดูแลบำรุงรักษาและพัฒนาร่องน้ำชายฝั่งทะเล อันเป็นเส้นทางสาธารณะเพื่อประโยชน์ในการสัญจรขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ซึ่งเป็นการส่งเสริมสนับสนุนความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนการท่องเที่ยวทางน้ำที่นับวันจะเพิ่มมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้การขนส่งทางน้ำจะมีส่วนช่วยให้เป็นการลดต้นทุนการขนส่งและประหยัดน้ำมัน ตลอดจนพลังงานของประเทศ ไทยในภาพรวมโดยกิจกรรม คือ ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล จำนวน ๘ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙.๒๓๕๑ ล้าน ลบ.ม. ดังนี้

ลำดับ	ร่องน้ำ	ระยะเวลา (วัน)	ปริมาณดิน (ลบ.ม.)	เงินงบประมาณ (บาท)
๑	ร่องน้ำสงขลา(ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	๒๔๐	๑,๕๘๓,๓๐๐	๑๓๘,๕๔๘,๑๐๐
๒	ร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี	๒๑๐	๑,๐๐๐,๐๐๐	๙๑,๖๒๖,๔๐๐
๓	ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	๒๔๐	๑,๔๑๓,๑๐๐	๑๓๓,๐๓๓,๔๐๐
๔	ร่องน้ำกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง	๒๑๐	๑,๐๐๕,๔๐๐	๑๕๕,๓๖๙,๐๐๐
๕	ร่องน้ำปากพนัง อ.ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช	๙๐	๖๕๕,๐๐๐	๖๐,๘๙๐,๐๐๐
๖	ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ร่องที่ ๒ อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	๒๑๐	๑,๐๐๐,๐๐๐	๘๘,๙๖๗,๓๐๐
๗	ร่องน้ำปัตตานี และบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี	๑๘๐	๗๕๕,๐๐๐	๖๖,๙๒๒,๕๐๐
๘	ร่องน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	๒๗๐	๑,๘๒๓,๓๐๐	๑๕๘,๕๒๖,๓๐๐
รวม			๙,๒๓๕,๑๐๐	๘๙๒,๘๘๓,๐๐๐

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ งบประมาณ ๘๙๒,๘๘๓,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๗๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และลดต้นทุนในการขนส่งและเพื่อให้สามารถใช้น้ำในการสัญจรขนส่งสินค้าและโดยสารได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตลอดทั้งปี ซึ่งเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรทางบกและความเดือดร้อนของประชาชน ลดต้นทุนการขนส่ง ประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง และเป็นการส่งเสริมสนับสนุน ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ และเกิดการสร้างงานสร้างรายได้ทั้งทางตรงและทางอ้อมอันจะทำให้สภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และความ เป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๘ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๙.๒๓๕๑ ล้าน ลบ.ม.
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

จ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ ๒ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

จากปัญหาการตื่นขึ้นตามธรรมชาติของแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณปากแม่น้ำส่งผลให้ร่องน้ำซึ่งมีความสำคัญทางเศรษฐกิจของ เชียงราย มีการ淤จกรคมนาคมขนส่งทางน้ำของเรือสินค้าจากประเทศจีนและประเทศเพื่อนบ้านในลุ่มน้ำโขง เข้าสู่จังหวัดเชียงรายอยู่เป็นจำนวนมาก ประสบปัญหาการตื่นขึ้นและสิ่งตามมาคือการสูญเสียโอกาสอย่าง มหาศาลจากการเข้าใช้ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ที่ไม่สามารถเดินเรือเพื่อเข้าเทียบท่าเรือได้ตลอดปี ด้วยเหตุนี้ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องขุดลอกเพื่อให้เรือต่างๆ สามารถเข้า-ออก ร่องน้ำได้ตลอดเวลา เป็นการลด การสูญเสียโอกาสและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทั้งในด้านการขนส่งทางน้ำและส่งเสริมการท่องเที่ยว ของจังหวัดเชียงราย กรมเจ้าท่าโดยสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบหลักในการ ส่งเสริมพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ แก้ไขปัญหาร่องน้ำที่ตื่นขึ้นให้มีความลึก ความกว้างที่เหมาะสมเพื่อ ความสะดวก ปลอดภัยต่อการเดินเรือ จึงขอเสนอโครงการจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณ ทางเข้า ท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ ๒ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนให้กับ ประชาชนผู้ใช้ร่องน้ำแม่น้ำโขงในการสัญจรและ ประกอบอาชีพต่างๆ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อให้เรือขนาดต่างๆ สามารถเดินเรือเข้า – ออก ร่องน้ำได้อย่างสะดวกและปลอดภัยตลอดเวลา
๒. ประชาชนผู้ใช้ร่องน้ำได้รับความสะดวก สบายจากการสัญจรทางน้ำ
๓. กระตุ้นและส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงรายอย่างยั่งยืน

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกร่องน้ำให้ได้ปริมาณวัสดุ ๓๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องตามหลัก วิศวกรรม เป็นไปตามวัตถุประสงค์ รูปแบบและข้อกำหนดฯ ที่ระบุไว้ในสัญญาจ้างทุกประการ

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๓๐,๗๑๘,๓๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๒๑๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการ ดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๑๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. เรือขนส่งพาณิชย์ขนาดใหญ่ และประชาชนผู้ใช้ร่อนน้ำสามารถสัญจรเข้าออกร่อนน้ำได้ตลอดเวลา
๒. ลดการสูญเสียโอกาสจากการเข้าใช้ท่าเรือน้ำลึกและรองรับเรือขนส่งพาณิชย์ขนาดใหญ่ได้มากขึ้น
๓. ช่วยระบายน้ำออกลงสู่แม่น้ำโขงได้เร็วยิ่งขึ้นเป็นการบรรเทาปัญหาอุทกภัย
๔. สนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางน้ำ การท่องเที่ยว และการค้าขายชายแดนไทย-ลาว ให้มีความสะดวกมากขึ้น
๕. ประชาชนมีรายได้จากการใช้ร่อนน้ำประกอบอาชีพที่เกี่ยวกับการประมง การขนส่งและการท่องเที่ยวทางน้ำ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนการขุดลอกร่อนน้ำ ๑ ร่อนน้ำ เนื่อดินประมาณ ๐.๓ ล้าน ลบ.ม. |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ค่าก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือท่าช้าง กรุงเทพฯ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) เสนอคำขอของงบประมาณ โครงการตามแผนแนวทางการสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนให้เศรษฐกิจภายในประเทศเพื่อปรับปรุงมาตรฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรับรองนักท่องเที่ยวไว้ในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ ซึ่งจากการพิจารณาของสำนัก งบประมาณ เห็นว่าการดำเนินงานเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือท่าช้าง กรุงเทพฯ เป็นภารกิจของกรมเจ้าท่า เห็นควรให้กรมเจ้าท่าดำเนินการตามภารกิจ และกรมเจ้าท่าพิจารณาตรวจสอบ แล้วท่าเรือท่าช้างเป็นท่าเรือที่สำคัญ ปัจจุบันมีผู้โดยสารทั้งในส่วนท่าเรือโดยสารสาธารณะ เรือข้ามฟาก และ เรือท่องเที่ยว มาใช้งานผ่านท่าในแต่ละวันจำนวนมาก ทำให้ท่าเรือเดิมที่มีขนาดเล็กมีความแออัดและไม่ ปลอดภัยในการใช้บริการ รวมถึงพื้นที่บริเวณท่าเรือท่าช้างอยู่ในเขตเมืองกรุงเก่า ด้วยกรมฯ จึงเห็นควรมีการ พัฒนาท่าเรือท่าช้างให้มีขนาดเพียงพอที่จะรองรับการใช้งานรวมถึงให้มีรูปลักษณ์ทัศนียภาพสอดคล้องกับ แผนพัฒนาพื้นที่ด้านบนของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ข้อ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์แผนพัฒนาฉบับ ๑๒ ข้อ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาลและ ให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ รวมถึงให้มีรูปลักษณ์ทัศนียภาพสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่ด้านบนของ สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างศาลาพักคอยผู้โดยสารพร้อมทางเดินโครงสร้าง คสล. โปะโครงสร้างเหล็กเชื่อมป้องกันตลิ่ง และ สิ่งอำนวยความสะดวก

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๕๘,๖๑๐,๘๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	๑๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๓๖,๓๙๗,๘๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๐,๒๑๒,๘๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับ บริษัท เนวาร์ตันพัฒนาการ จำกัด ลงวันที่ ๒๐ มี.ค.๖๒ วงเงิน ๕๘,๖๑๐,๘๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๐ ก.พ.๒๕๖๓ อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๖.๑๘

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
๒. สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ
๓. มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | ท่าเรือได้รับการก่อสร้าง จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือท่าเตียน กรุงเทพฯ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือโดยสารท่าเตียน เนื่องจากท่าเรือมีการใช้งานเป็นเวลานาน เกิดความชำรุดเสียหาย ไม่มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ จึงเห็นควรพัฒนาและจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือดังกล่าว เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ต่อผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น ตามนโยบายการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำของรัฐบาล และปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณพื้นที่เลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ข้อ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์แผนพัฒนาฉบับ ๑๒ ข้อ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล และให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ รวมถึงให้มีรูปลักษณ์ทัศนียภาพสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่ด้านบนของสำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างศาลาพักคอยผู้โดยสารพร้อมทางเดินโครงสร้าง คสล. โปะโครงสร้างเหล็ก และสิ่งอำนวยความสะดวก

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๓๙,๐๖๕,๘๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๒ ตั้งงบประมาณ	๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๒๑,๙๐๑,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๙,๑๖๔,๘๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๒ – ๒๕๖๔

๖. ผลการดำเนินงาน

กรมฯ ได้ลงนามกับห้างหุ้นส่วนจำกัด พัฒนาบรรณกิจ (ขายส่ง, ขายปลีก, ให้บริการ, ผู้ผลิต) สัญญาที่ ๙๕/๒๕๖๒/พย. ลงวันที่ ๒๑ มี.ค. ๒๕๖๒ วงเงิน ๓๙,๐๖๕,๘๐๐ บาท กำหนดแล้วเสร็จวันที่ ๑๑ ก.ย. ๒๕๖๒ (อนุมัติขยายสัญญาเมื่อวันที่ ๑๖ ก.ค.๖๓ ๒๓๓ วัน ครบกำหนด ๑ พ.ค.๖๔) อยู่ระหว่างดำเนินการ ผลงานร้อยละ ๒๘.๐๕

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
๒. สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ
๓. มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ท่าเรือได้รับการก่อสร้าง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ค่าพัฒนาท่าเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ
เขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล จำนวน ๒๙ แห่ง**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

พัฒนาท่าเรือโดยสารสาธารณะเพื่อยกระดับการให้บริการระบบขนส่งโดยสารสาธารณะทางน้ำให้มีความสะดวกและปลอดภัย รวมถึงการเชื่อมต่อระบบโดยสารสาธารณะระหว่างเรือโดยสาร ระบบราง (รถไฟฟ้า) รถประจำทาง อย่างไร้รอยต่อ เพื่อให้บริการสาธารณะแก่ประชาชนที่เดินทางทางน้ำได้รับความสะดวก ปลอดภัย และมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น รวมถึงปรับปรุงโครงการพื้นฐานเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการ ให้สามารถเข้าถึงบริการสาธารณะได้อย่างเท่าเทียม

๒. วัตถุประสงค์

พัฒนาเทียบเรือสาธารณะให้มีสภาพสมบูรณ์ ปลอดภัย เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้น ให้สามารถเดินทางโดยสะดวกปลอดภัย และการเดินทางทางน้ำสามารถเชื่อมโยงกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น ล้อ เรือ ราง อย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้สูงอายุและผู้พิการให้สามารถเข้าถึงบริการสาธารณะได้อย่างเท่าเทียม และเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำ ตามนโยบายของรัฐบาล

๓. เป้าหมายโครงการ

ปรับปรุงและพัฒนาท่าเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ เขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ๒๙ แห่ง ได้แก่

- | | |
|---|--------------------------------------|
| ๑. ท่าเรือปากเกร็ด | ๑๖. ท่าพรานนก |
| ๒. ท่าพิบูลสงคราม ๓ (ท่าบ้านนบรี) | ๑๗. ท่าช้าง |
| ๓. ท่าพระราม ๕, | ๑๘. ท่าราชินี |
| ๔. ท่าพิบูลสงคราม ๒ (นนทบุรี)
(ใต้สะพานพระราม ๕) | ๑๙. ท่าสะพานพุทธ |
| ๕. ท่าพระราม ๗ | ๒๐. ท่าราชวงศ์ |
| ๖. ท่าวัดสร้อยทอง | ๒๑. ท่ากรมเจ้าท่า |
| ๗. ท่าเกียกกาย | ๒๒. ท่าพระปิ่นเกล้า (ข้ามฟาก) พระนคร |
| ๘. ท่าเขียวไวกา | ๒๓. ท่าพระปิ่นเกล้า (ข้ามฟาก) ธนบุรี |
| ๙. ท่าพายัพ | ๒๔. ท่าบางโพ |
| ๑๐. ท่าวัดเทพากร | ๒๕. ท่าสาทร (ข้ามฟาก) |
| ๑๑. ท่าวัดเทพนารี | ๒๖. ท่าสี่พระยา |
| ๑๒. ท่าสะพานกรุงธน (ซังอี) (ฝั่งธน) (ฝั่งพระนคร) | ๒๗. ท่าโอเรียนเต็ล |
| ๑๓. ท่าเทเวศร์ | ๒๘. ท่าสาทร |
| ๑๔. ท่าพระปิ่นเกล้า (เรือด่วน) | ๒๙. ท่าวัดเศวตฉัตรวรวิหาร |
| ๑๕. ท่ารถไฟ | |

๔.งบประมาณ

	งบประมาณทั้งสิ้น	๕๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓	ตั้งงบประมาณ	๗,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔	ตั้งงบประมาณ	๑๘,๗๕๘,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕	ผูกพันงบประมาณ	๒๓,๗๔๒,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ปีงบประมาณ ๒๕๖๓-๒๕๖๕**๖. ผลการดำเนินงาน**

การคัดเลือกผู้รับจ้างล่าช้า เนื่องจากมีผู้ยื่นข้อเสนอถูกต้องเพียงรายเดียว ดังนั้น เพื่อประโยชน์สูงสุดต่อทางราชการ เป็นการเปิดกว้างและเกิดการแข่งขัน จึงทำให้ต้องดำเนินการครั้งที่ ๒ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอสงป. เห็นชอบวงเงิน ก่อนส่ง คค. พิจารณาต่อไป

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ประชาชนผู้ให้บริการระบบขนส่งโดยสารสาธารณะทางน้ำ ได้รับความสะดวก ปลอดภัย รวมถึงการเดินทาง สามารถเดินทางเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นได้อย่างไร้รอยต่อ

๒. เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้สูงอายุและผู้พิการ ให้สามารถเข้าถึงบริการสาธารณะได้อย่างเท่าเทียม

๓. เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : ทำเรือโดยสารและระบบอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้สูงอายุและคนพิการ จำนวน ๒๙ แห่ง

ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด

ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๑
จ.พระนครศรีอยุธยา ๑ แห่ง

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

แม่น้ำป่าสักเป็นแม่น้ำที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ เนื่องจากผ่านพื้นที่ต้นทางและปลายทางของสินค้าในภาคอุตสาหกรรมก่อสร้าง และภาคเกษตรกรรมหลายชนิด สามารถเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อขนส่งมายังกรุงเทพฯ และส่งออกต่างประเทศที่เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี มีสัดส่วนของการขนส่งสินค้าทางลำน้ำประมาณร้อยละ ๕๖ ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำทั้งหมดของประเทศ ปัจจุบันสามารถเดินเรือได้ตั้งแต่จุดเชื่อมต่อแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอพระนครศรีอยุธยา ผ่านอำเภอนครหลวง ถึงอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ระยะทางประมาณ ๔๓ กิโลเมตร การจราจรทางน้ำมีความหนาแน่นมาก อีกทั้งยังปัญหาความแคบ ตื้นเขิน และความคดเคี้ยวของร่องน้ำทำให้เรือไม่สามารถเดินสวนกันหรือแซงกันในบางบริเวณพื้นที่หลบเรือมีจำกัด พื้นที่บางช่วงตื้นเขินทำให้การเดินเรือในฤดูแล้งไม่สะดวก พร้อมกับพบปัญหาความสูงช่องลอดใต้สะพานและความสูงสายไฟที่พาดบนแม่น้ำ ทำให้การเดินเรือในฤดูน้ำหลากไม่สะดวกและตำแหน่งตอม่อสะพานบางบริเวณก็เป็นอุปสรรคทำให้การเดินเรือยากลำบาก มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลเสียต่อการขนส่งสินค้าและการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของประเทศ ความพยายามแก้ไขปัญหานี้ทางเดินเรือของกรมเจ้าท่าโดยชุดลอกตะกอนพื้นท้องน้ำ พบว่ามีข้อกังวลที่อาจทำให้เกิดปัญหาล้างพังสร้างความเสียหายให้บ้านเรือนราษฎรที่ตั้งอยู่ริมตลิ่ง การพัฒนาทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสักโดยการขุดลอกจึงต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบควบคู่กับการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง การติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันตอม่อและหมายสีบริเวณโครงสร้างสะพาน การติดตั้งเครื่องหมายช่วยการเดินเรือ การพัฒนาระบบจัดการจราจรทางน้ำ(Vessel Traffic Service) การกำหนดตำแหน่งหลบเรือ ตลอดจนการขยายขนาดทางเดินเรือ เพื่อให้การเดินเรือในแม่น้ำป่าสักมีความสะดวกและปลอดภัยได้ตามมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือในแม่น้ำป่าสักเพื่อส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ โดยเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่างๆ ทั้งในแม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบังส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นการขนส่งทางน้ำและทางรางซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานมีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งรวมทั้งลดปัญหาการจราจรเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓. เป้าหมาย

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง รองรับการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา ความยาวประมาณ ๒,๐๐๐ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๕๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๑๐๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๗๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๒๒๓,๙๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๑๑๐,๙๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

- ผลการประกวดราคาได้ บริษัท เนาวรัตน์ฯ วงเงิน ๔๘,๒๙๙,๗๐๐ บาท ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่าง เสนอ คค. พิจารณานุมัติขยายระยะเวลาก่อนผูกพันและอนุมัติจ้าง

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ขุดลอกบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสักให้มีขนาดกว้างลึกเพียงพอ สามารถใช้ประโยชน์ ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. เพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำของประเทศทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและยังเป็นการ ส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

๓. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริม แม่น้ำ ตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ค่าควบคุมค่าก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒
ตอนที่ ๑ จ.พระนครศรีอยุธยา**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

โครงการก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งฝั่งในแม่น้ำป่าสัก กรมเจ้าท่า ได้จ้างที่ปรึกษาศึกษาออกแบบรายละเอียดงานก่อสร้างโครงการไว้แล้ว และด้วยตามแผนการพัฒนาที่ที่ปรึกษาได้จัดทำเป็นโครงการขนาดใหญ่มีพื้นที่ก่อสร้างหลายจุด ซึ่งมีรูปแบบและวิธีก่อสร้างค่อนข้างมีความซับซ้อน และจำเป็นต้องบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (ด้านปฐพีกลศาสตร์) ในการควบคุมงาน ดังนั้นเพื่อให้การควบคุมงานก่อสร้างโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความถูกต้องตามรูปแบบหลักวิชาการ ไม่ให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่ จึงมีความจำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งฝั่งแม่น้ำป่าสักข้างต้น

๒. วัตถุประสงค์

ให้มีที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเชื่อมป้องกันตลิ่งฝั่งในแม่น้ำป่าสักเพื่อรองรับดำเนินการขุดลอกเพื่อขยายหน้าตัดลำน้ำ ในจุดวิกฤตรูปแบบโครงสร้างเชื่อมแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืด (SHEET PILE) พร้อมเสาเข็มสมอยึดรั้งด้านหลัง ความยาวประมาณ ๒,๐๐๐ เมตร

๓. เป้าหมายโครงการ

เพื่อควบคุมงานก่อสร้างโครงการให้แล้วเสร็จ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความถูกต้องตามรูปแบบหลักวิชาการ ไม่ให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๑๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๒,๗๘๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๒,๙๓๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๒,๗๙๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๙๐๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

- อยู่ระหว่างขั้นตอนการคัดเลือกที่ปรึกษา

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

งานก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความถูกต้องตามรูปแบบหลักวิชาการ ไม่ให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	จำนวนเชื่อมป้องกันตลิ่งฝั่ง ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ควบคุมงานเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือเกียกกาย กรุงเทพฯ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือโดยสารท่าเรือเกียกกาย เนื่องจากท่าเรือมีการใช้งานเป็นเวลานาน เกิดความชำรุดเสียหาย ไม่มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการ จึงเห็นควรพัฒนาและจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือดังกล่าว เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ต่อผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นตามนโยบายการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำของรัฐบาล และปรับปรุงภูมิทัศน์ บริเวณพื้นที่เลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา

๒. วัตถุประสงค์

๑. พัฒนาท่าเรือให้มีความมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัยต่อการให้บริการประชาชน
๒. เตรียมความพร้อมในการพัฒนาระบบตัวร่วม
๓. ยกระดับท่าเรือโดยสารเป็นสถานีเรือ
๔. รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวตามนโยบายความร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
๕. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุและผู้พิการ

๓. เป้าหมายโครงการ

- ๑ ท่าเทียบเรือ พร้อมโป๊ะเทียบเรือ ขนาด ๑๖๐ ตารางเมตร
๒. อาคารสำนักงาน ๑ หลัง
๓. พัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือสำหรับต่อเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชน
๔. จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการ

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๓๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๕๔๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. รองรับจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
๒. สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ
๓. มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ
๔. ช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำ เพื่อสร้างรายได้ให้แก่ประเทศ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือ จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ค่าก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือบางโพ กรุงเทพฯ

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการพัฒนาเพื่อยกระดับการให้บริการท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยา ให้มีมาตรฐานและปลอดภัย สามารถเชื่อมโยงกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นๆ ได้ อย่างไร้รอยต่อ ซึ่งปัจจุบันท่าเรือบางโพเป็นจุดที่จะเชื่อมกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้ จากเดิมที่กรมเจ้าท่ามีท่าเรือเดิมอยู่แล้วและหยุดการใช้งานเนื่องจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า ดังนั้นจึงจำเป็นต้องปรับปรุงให้มีรูปแบบที่เหมาะสม สวยงามเพียงพอสอดคล้องเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างทางน้ำกับทางรางได้อย่างสะดวก

๒. วัตถุประสงค์

๑. พัฒนาท่าเรือให้มีความมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัยต่อการให้บริการประชาชน
๒. เตรียมความพร้อมในการพัฒนาระบบตัวร่วม
๓. ยกระดับท่าเรือโดยสารเป็นสถานีเรือ
๔. รองรับการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวตามนโยบายความร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
๕. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุและผู้พิการ
๖. เพื่อต่อเชื่อมพื้นที่ท่าเรือกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. ทำเทียบเรือ พร้อมโป๊ะเทียบเรือ ขนาด ๑๖๐ ตารางเมตร
๒. อาคารสำนักงาน ๑ หลัง
๓. พัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือสำหรับต่อเชื่อมกับระบบขนส่งมวลชน
๔. จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการ

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๔๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๓๖,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๕๔๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. รongรับการเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินได้อย่างสะดวก
๒. เพิ่มจำนวนผู้โดยสารที่มากขึ้นและเป็นการส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
๓. สร้างความปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการ
๔. มีมาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้ใช้บริการ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือ จำนวน ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

โครงการศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ด้วยปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑลเป็นปัญหาที่วิกฤต เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางของประชาชนมาโดยตลอด ดังนั้นการเดินทางทางน้ำจึงเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทางซึ่งเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่ช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งยังเป็นรูปแบบที่เดินทางที่มีความรวดเร็ว ประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะ โดยกรมเจ้าท่าได้มีการพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งทางน้ำมาโดยลำดับ อย่างไรก็ตามที่ผ่านมาการพัฒนาดังกล่าวยังติดปัญหาในเรื่องต่างๆ อยู่พอสมควร เช่น เรื่องการเชื่อมต่อระบบขนส่ง ล้อ เรือ ราง ยังมีย่อยต่อที่ทำให้เกิดความไม่สะดวกต่อการเดินทาง การพัฒนาพื้นที่หลังท่าระบบตัว ระบบความปลอดภัย การบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน(ท่าเรือ/โป๊ะเทียบเรือ)การจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ดังนั้นเพื่อให้การพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการท่าเรือจากท่าเทียบเรือ (Boat Pier) เป็นสถานีเรือ (Boat Station) และเพื่อให้ประชาชนที่เดินทางทางน้ำ มีความสะดวก ปลอดภัย ได้รับความนิยมนำขึ้น และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับการขนส่งสาธารณะระบบอื่นๆ อย่างไร้รอยต่อ กรมเจ้าท่าเห็นสมควรที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเป็นการเร่งด่วน และเพื่อให้การแก้ไขปัญหาดังกล่าวมีความเหมาะสม ยั่งยืน เป็นไปตามหลักวิชาการเหมาะสมกับสภาพพื้นที่มีค่าบำรุงรักษาต่ำ อันเป็นการประหยัดงบประมาณของรัฐบาล จึงมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บทและสำรวจออกแบบรายละเอียดตลอดจนการวางแผนแนวทางการบริหารจัดการท่าเรืออันเปรียบเสมือนประตูสู่การเดินทางทางน้ำ เพื่อแก้ไขปัญหาและรองรับการเติบโตการพัฒนาในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. วัตถุประสงค์

๑. จัดทำแผนพัฒนาระบบขนส่งโดยสารทางน้ำให้สามารถเป็นระบบรองรับขนส่งผู้โดยสารจากชานเมืองเข้าสู่ใจกลางของเมือง และเชื่อมโยงการขนส่งทุกประเภทให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
๒. ยกระดับท่าเรือโดยสารสาธารณะ จากท่าเทียบเรือเป็นสถานีเรือเพื่อให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและมีความสะดวกสบาย ต่อผู้โดยสาร เช่นเดียวกับสถานีขนส่งอื่น เช่น สถานีรถไฟ
๓. เตรียมความพร้อมในการพัฒนาระบบตัวร่วมในการเดินทางและการเชื่อมโยงการเดินทางในระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ตามนโยบายรัฐบาล
๔. ศึกษาแบบบริหารจัดการท่าเรือโดยสารสาธารณะอย่างมีมาตรฐานโดยผู้ชำนาญการอย่างบูรณาการและยั่งยืนโดยการจัดพื้นที่บางส่วนให้มีการบริหารเชิงพาณิชย์เพื่อนำรายได้มาบริหารจัดการระบบต่างๆในท่าเรือ เป็นการเติมเต็มงบประมาณภาครัฐโดยมิให้กระทบต่ออัตราค่าโดยสาร
๕. ศึกษากระบวนการบริหารจัดการและซอฟต์แวร์ภายในสถานีเรือ

๓. เป้าหมายโครงการ

ศึกษาวางแผนสำหรับพัฒนาระบบการขนส่งโดยสารทางน้ำโดยมีพื้นที่เป้าหมายในเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยาและคลองสาขาในเขต กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และออกแบบปรับปรุงท่าเรือเดิมที่ใช้งานให้มีความสะดวกปลอดภัยและสวยงาม

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๔๐,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๓๒,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๕๔๐ วัน**๖. แผนการดำเนินงาน**

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๕๔๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ผลการศึกษาที่จะนำมาปรับปรุงและพัฒนาท่าเรือโดยสารให้มีความสะดวกและปลอดภัย
๒. ทราบถึงปัญหาและขัดแย้งกันในการใช้บริการ และการให้บริการ เพื่อใช้สำหรับนำมาแก้ไขปรับปรุงให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น
๓. ประชาชนที่เดินทางทางน้ำ มีความสะดวก ปลอดภัย และสามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับการขนส่งสาธารณะระบบอื่นๆอย่างไร้รอยต่อ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ดำเนินการศึกษาดูแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒ ตอนที่ ๒

จ.พระนครศรีอยุธยา

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

แม่น้ำป่าสักเป็นแม่น้ำที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ Inland Water Way สามารถเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยาที่อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อขนส่งมายัง กรุงเทพฯ และส่งออกต่างประเทศที่ท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ด้วยแต่สภาพปัจจุบัน การเดินเรือประสบปัญหา การจราจรทางน้ำมีความหนาแน่นมาก อีกทั้งยังปัญหาความกว้าง-ความลึก และความคดเคี้ยวของร่องน้ำทำให้เรือไม่สามารถเดินสวนกัน หรือแซงกันในบางบริเวณพื้นที่หลบเรือมีจำกัดความพยายามแก้ไขปัญหานานาทางเดินเรือของกรมเจ้าท่าโดยขุดลอกตะกอนพื้นท้องน้ำ พบว่ามีข้อกั่วงวลที่อาจทำให้เกิดปัญหาตลิ่งพังสร้างความเสียหายให้บ้านเรือนราษฎรที่ตั้งอยู่ริมตลิ่ง ดังนั้น การพัฒนาทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสักโดยการขุดลอก ต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบควบคู่กับการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง เพื่อให้การเดินเรือในแม่น้ำป่าสักมีความสะดวกและปลอดภัยจึงจำเป็นต้องขอรับจัดสรรงบประมาณประจำปี พศ.๒๕๖๔ เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาย่างเร่งด่วนเพื่อบรรเทาบรรเทาความเดือดร้อนให้กับราษฎรที่ตั้งบ้านเรือนอยู่ริมตลิ่งและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำต่อไป

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อแก้ไขปัญหาดิ่งพัง และส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ โดยเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มายังท่าเรือต่างๆทั้งในแม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ท่าเรือศรีราชา และท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นการขนส่งทางน้ำและทางรางซึ่งเป็นการขนส่งที่ประหยัดพลังงานมีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ รวมทั้งรวมทั้งลดปัญหาการจราจรเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

๓. เป้าหมายโครงการ

ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง บริเวณริมแม่น้ำป่าสัก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อแก้ไขปัญหาดิ่งพัง และรองรับดำเนินการขุดลอกขยายหน้าตัดลำน้ำ สำหรับเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำในจุดวิกฤตโดยมีรูปแบบการก่อสร้างชนิดเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืดคู่ (DOUBLE SHEET PILE) พร้อมทางเดินและราวกันตก ความยาวประมาณ ๒,๒๘๐ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๕๖๓,๗๕๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๑๒,๗๕๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๒๒๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๒๒๕,๕๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๖	ดำเนินการ ๙๐๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. แก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร และเป็นการป้องกันบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำตลอดจนบ้านเรือนราษฎรที่อยู่ริมแม่น้ำ มิให้เกิดความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง

๒. รักษาสภาพแม่น้ำตามธรรมชาติ ให้อยู่สภาพสมบูรณ์ สามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำและการระบายน้ำ หรืออื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓. เพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำของประเทศทำให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและยังเป็นการส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจ รวมถึงเป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง จำนวน ๑ แห่ง
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ก่อสร้างเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**ค่าควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก ระยะ ๒
ตอนที่ ๒ จ.พระนครศรีอยุธยา**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก กรมเจ้าท่า ได้จ้างที่ปรึกษาศึกษาออกแบบรายละเอียดค่าก่อสร้างโครงการไว้แล้ว และด้วยตามแผนการพัฒนาที่ที่ปรึกษาได้จัดทำเป็นโครงการขนาดใหญ่มีพื้นที่ก่อสร้างหลายจุด ซึ่งมีรูปแบบและวิธีก่อสร้างค่อนข้างมีความซับซ้อน และจำเป็นต้องบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน (ด้านปฐพีกลศาสตร์) ในการควบคุมงาน ดังนั้นเพื่อให้การควบคุมค่าก่อสร้างโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความถูกต้องตามรูปแบบหลักวิชาการ ไม่ให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่จึงมีความจำเป็นต้องว่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมค่าก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำป่าสักข้างต้น

๒. วัตถุประสงค์

เพื่อจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ ๒ ตอนที่ ๒

๓. เป้าหมายโครงการ

ที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสักเพื่อรองรับดำเนินการขุดลอกเพื่อขยายหน้าตัดลำน้ำในจุดวิกฤตรูปแบบโครงสร้างเขื่อนแบบตอกเสาเข็มคอนกรีตพืด (SHEET PILE) พร้อมเสาเข็มสมอยึดรั้งด้านหลัง ความยาวประมาณ ๒,๒๘๐ เมตร

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๑๑,๒๗๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๒,๒๕๔,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๔,๕๐๘,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๖ ผูกพันงบประมาณ	๔,๕๐๘,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๙๐๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - มิ.ย. ๒๕๖๖	ดำเนินการ ๙๐๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การควบคุมงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังแม่น้ำป่าสักเป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามหลักวิชาการ เพื่อให้งานก่อสร้างสำเร็จลุล่วงเป็นไปตามวัตถุประสงค์โครงการ

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | จำนวนเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง ๑ แห่ง |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ควบคุมงานเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน และ/หรือ รูปแบบและรายการที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

ศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกและฟื้นฟูแม่น้ำมอก (น้ำแม่มอก) จ.สุโขทัย

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

การพัฒนาที่ผ่านมาเป็นการพัฒนาแบบแยกส่วน แต่ละหน่วยงานจะดำเนินการเฉพาะตามภารกิจ ในพื้นที่เดียวกันมีหลายหน่วยงานเข้าไปดำเนินการ อาจเกิดความซ้ำซ้อนหรือพัฒนาไม่ครบทุกมิติ ทางออกคือการพัฒนาเชิงพื้นที่ในทุกมิติ เช่น การพัฒนาลำนน้ำธรรมชาติให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชนโดยรวม ควรมีหน่วยงานเจ้าภาพในการศึกษา พัฒนาทุกมิติไปพร้อมกันอย่างสมดุล ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในแต่ละมิติ แผนแม่บทซึ่งหลายหน่วยงานร่วมมือกันจัดทำ ทั้งมาตรการใช้สิ่งก่อสร้าง และไม่ใช้สิ่งก่อสร้าง ประกอบด้วย โครงการ (Project) แผนปฏิบัติการ (Action Plan) ระบุกิจกรรมงบประมาณ ระยะเวลา และหน่วยงานที่รับผิดชอบ แผนแม่บทจะส่งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในชั้นระดับการบริหารที่สูงกว่า (Regulator) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อให้รับทราบและ/หรือดำเนินการขั้นต่อไปในส่วนที่เป็นภารกิจหลักของแต่ละหน่วยงาน เช่น การศึกษาความเหมาะสม การสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้าง เสมือนแต่ละหน่วยงานร่วมกันคิด แยกกันทำ และนำมารวมกันขึ้นตอนสุดท้าย เป็นผลงานร่วมกันสร้างให้กับประชาชน สิ่งที่สำคัญคือ ประชาชนมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอน มีส่วนร่วมกับทุกหน่วยงาน เป็นเจ้าของ เป็นผู้ได้รับประโยชน์ และร่วมดูแลรักษาตลอดไปร่วมกับทุกหน่วยงานที่ร่วมกันคิดตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งเป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำสายหลัก และสาขาที่สำคัญในประเทศ การพัฒนาลำนน้ำทั้งมิติด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อตอบสนองความต้องการและการแก้ปัญหาให้กับประชาชนกรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานหลักทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพ ประสานงาน ดำเนินการศึกษาจัดทำแผนแม่บท (Master Plan) การศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภายใต้การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นสำคัญ โดยได้เล็งเห็นความสำคัญของแม่น้ำสาขาที่ควรได้รับการพัฒนา ลำนน้ำแม่มอก ซึ่งเป็นแหล่งน้ำสาธารณะ ให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า ภายใต้การมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นแหล่งน้ำ อาหาร การประกอบอาชีพ พัฒนาอย่างสมดุล ยั่งยืน ให้สมกับเป็นเส้นเลือดหลักหล่อเลี้ยงประชาชนในทุกมิติ ทั้งเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิต เกิดเศรษฐกิจพอเพียง ลดการเคลื่อนย้ายแรงงาน ประชาชนสามารถดำรงชีวิตในท้องถิ่นได้ตลอดไปด้วยกิจกรรมที่แตกต่างกัน ตามภูมิสังคมของแต่ละฤดูกาล ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้น เกิดครอบครัวอบอุ่น สังคมที่เข้มแข็ง ยั่งยืน โดยสอดคล้องกับลักษณะทางกายภาพ ภูมิประเทศสภาพทางภูมิสังคม และความต้องการของประชาชน ในขอบเขตพื้นที่ลำนน้ำแม่มอก เป็นการเฉพาะเพื่อร่วมกันแก้ปัญหาภัยแล้ง ร่วมกันหาทางเลือกใหม่ในการพัฒนาน้ำแม่มอก เพื่อประโยชน์ต่อประชาชน ภายใต้การพัฒนาอย่างสมดุล ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อความสุขของประชาชน ลดปัญหาทางสังคม สิ่งแวดล้อมมีความสมบูรณ์

๒. วัตถุประสงค์

๑. ศึกษาปัญหาและผลกระทบทุกมิติของน้ำแม่มอก
๒. รณรงค์สร้างความรู้และปลูกจิตสำนึกผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน
๓. จัดทำแผนหลัก (Master Plan) การอนุรักษ์ พื้นฟู และพัฒนาแม่น้ำมอกอย่างบูรณาการในทุกมิติ พร้อมออกแบบรายละเอียด (Detail Design) และประมาณราคา (estimate price) ทุกมิติ อย่างเหมาะสม
๔. เสนอรายงานการจัดทำแผนระบบบำบัดน้ำเสียหรือควบคุมการปล่อยน้ำเสียออกสู่แหล่งน้ำที่ได้มาตรฐาน
๕. กำหนดมาตรการและกฎระเบียบจัดการขยะในแม่น้ำมอก รวมทั้งจัดทำคู่มือ/แผนพับเพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนมีความตระหนักและมีส่วนร่วมในการไม่ทิ้งขยะมูลฝอยลงในแม่น้ำ ลำคลอง และแหล่งน้ำธรรมชาติ
๖. ส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการการกำจัดวัชพืชอย่างเป็นระบบในเชิงพาณิชย์โดยการวิจัยและพัฒนาเครื่องมือสำหรับแม่น้ำมอก

๗. สำรวจและจัดทำรายงานเพื่อวางแผนการรื้อถอนสิ่งก่อสร้างเก่า ที่ไม่มีประโยชน์และไม่ใช้งานแล้วในแม่น้ำมอก

๘. สำรวจและจัดทำรายงานสิ่งกีดขวางทางน้ำ

๙. จัดทำข้อมูลสารสนเทศโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวก รวดเร็วในการสืบค้น และพัฒนาช่องทางในการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. พื้นฟูระบบนิเวศของลำน้ำแม่มอก

๒. ยกระดับคุณภาพชีวิต ฐานความเป็นอยู่ พัฒนาคุณภาพชีวิตและการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ด้วยแนวคิดและการริเริ่มจากชุมชน ตามสภาพ สถานะและความพร้อมของแต่ละชุมชนเป็นสำคัญ

๓. เกิดการพัฒนาแม่น้ำมอกในทุกมิติ อย่างสมดุลทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

๔. พัฒนากายใต้แนวคิดเศรษฐกิจพอเพียง ตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระบรมชนกาธิเบศร มหาภูมิพลอดุลยเดชมหาราช รัชกาลที่ ๙

๕. เกิดจากแนวคิดของประชาชน ภายใต้การร่วมมือของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นศูนย์รวมจิตใจของชุมชน คิด - สร้าง - ดูแล โดยชุมชน

๖. พัฒนาแม่น้ำมอก ให้มีทัศนียภาพที่สวยงาม หรืออาจพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ การทำกิจกรรมของชุมชน

๗. แก้ไขปัญหาการบุกรุกพื้นที่ริมแม่น้ำมอก

๘. ร่วมกันดูแล รักษา อนุรักษ์ พื้นฟูสภาพสิ่งแวดล้อมของแม่น้ำมอกอย่างต่อเนื่อง

๙. มีข้อมูลสารสนเทศโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

๑๐. ช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และความถูกต้องแม่นยำของข้อมูล สำหรับการนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม

๑๑. หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา รวมถึงประชาชนที่มีความสนใจ สามารถนำข้อมูลภูมิสารสนเทศทางน้ำไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้

๔. งบประมาณ ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๙,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๒๗๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	คัดเลือกที่ปรึกษาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ก.ย. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๒๗๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. พื้นที่ชุมชน พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และพื้นที่เกษตรได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมและอุทกภัยลดลง
๒. บริหารจัดการน้ำให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืน มีน้ำต้นทุนไว้ใช้ในฤดูแล้งและสามารถเพิ่มผลผลิตนอกฤดูการ
๓. มีพื้นที่ในการกักเก็บน้ำเพิ่มขึ้นในฤดูแล้ง
๔. เพิ่มรายได้ของชุมชนในพื้นที่
๕. แก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนระยะยาวอย่างยั่งยืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานผลการศึกษา ๑ ฉบับ |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน รวมระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตรสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่ และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ปัจจุบันแม่น้ำ ปิง วัง ยม และ น่าน ประสบปัญหาจากความตื้นเขินตามธรรมชาติมีการ ตกตะกอนทับถมอยู่ในลำน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้พื้นที่หน้าตัดของลำน้ำลดลง ส่งผลให้ เกิดปัญหาต่างๆ เช่น การเกิดการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งจากเปลี่ยนทิศทางการไหลของแม่น้ำ น้ำท่วมพื้นที่บ้านเรือนและเกษตรกรรมในฤดูน้ำหลาก และขาดแคลนน้ำในการอุปโภค บริโภค การเกษตรในฤดูน้ำแล้งปัญหาดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่อาศัย แม่น้ำปิง วัง ยม น่าน ในการประกอบอาชีพ อุปโภค บริโภคและอยู่อาศัยเป็นอย่างมากเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนดังกล่าวอย่างยั่งยืน จึงมีความจำเป็นต้องจัดทำโครงการขุดลอก แม่น้ำดังกล่าว เพื่อแก้ไขปัญหา แต่เนื่องจากในพื้นที่แม่น้ำปิง วัง ยม น่าน ยังไม่มีข้อมูลของร่องน้ำที่ได้จากการสำรวจมาก่อนสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่าซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบหลักในการดำเนินการขุดลอก และบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแม่น้ำ จึงขอเสนอโครงการสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน รวมระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร เพื่อใช้สำหรับประกอบการตั้งค่าของงบประมาณในปี ๒๕๖๔ ซึ่งจะช่วยให้ทราบถึงบริเวณที่เกิดปัญหาการตื้นเขินได้อย่างแท้จริงและทำให้การบรรเทาและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนจากความตื้นเขินของแม่น้ำปิง วัง ยม น่าน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. วัตถุประสงค์

๑.สภาพภูมิประเทศตามแนวลำน้ำ ความลึกพื้นท้องน้ำ ความลาดเอียงของพื้นท้องน้ำ จัดทำแบบแผนที่และออกแบบแนวร่องน้ำเพื่อให้ทราบถึงขนาดพื้นที่ขุดลอกที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ดำเนินการที่มีลักษณะรูปร่าง ขนาดลำน้ำ ความลาดชันโดยแสดงรายละเอียดภูมิประเทศทั้งสองฝั่งของลำน้ำ สำหรับพิจารณาโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่านเพื่อแก้ไขปัญหา น้ำท่วม และภัยแล้ง พร้อมจัดทำแบบรายละเอียด แบบรูปตัดตามยาว แบบรูปตัดขวาง รายการคำนวณปริมาณวัสดุขุดลอก รายการคำนวณรายละเอียดงานด้านสำรวจทุกขั้นตอน และรูปภาพถ่ายหน้าตัดสภาพลำน้ำสำรวจถ่ายภาพทางอากาศรายละเอียดสูง โดยใช้อากาศยาน ไร้คนขับ(Drone) ในการบินถ่ายภาพพื้นที่เป้าหมาย เพื่อให้ทราบถึงลักษณะสภาพพื้นที่ในปัจจุบันของลำน้ำ เพื่อให้นำมาประกอบการพิจารณาพื้นที่เพื่อกำหนดแบบขุดลอก/จัดทำแผนที่ และเก็บไว้เป็นฐานข้อมูล

๒.เพื่อเสนอแนวความคิดทางเลือกและเลือกแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนา พื้นฟู อนุรักษ์แม่น้ำในขอบเขตที่กำหนดให้เกิดการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำอย่างคุ้มค่า ตามระยะทางที่กำหนด

๓. เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการสืบค้น และพัฒนาช่องทางในการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์

ข้อมูลต่าง ๆ ที่สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ได้ดำเนินการจัดทำไว้แล้ว เพื่อให้ข้อมูลเกิดการใช้งานอย่างแพร่หลายและมีประสิทธิภาพ

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. มีแผนที่สำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่านระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตรสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่ และสำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์

๒. มีรายงานผลการเสนอแนวความคิดในการพัฒนา พื้นฟู อนุรักษ์ แม่น้ำในขอบเขตที่กำหนดให้เกิดการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำอย่างคุ้มค่า

๓. มีข้อมูลสารสนเทศโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวก รวดเร็วในการสืบค้น และพัฒนาช่องทางในการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ ข้อมูลต่าง ๆ ที่สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ได้ดำเนินการจัดทำไว้แล้วเพื่อให้ข้อมูลเกิดการใช้งานอย่างแพร่หลาย และมีประสิทธิภาพ

๔. ช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และความถูกต้องแม่นยำของข้อมูล สำหรับการนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้อย่างเหมาะสม

๕. หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา รวมถึงประชาชนที่มีความสนใจ สามารถนำข้อมูลภูมิสารสนเทศทางน้ำไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ๓๖๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ธ.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๓๖๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. พื้นที่ชุมชน พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และพื้นที่เกษตรได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมและอุทกภัยลดลง
๒. บริหารจัดการน้ำให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืน มีน้ำต้นทุนไว้ใช้ในฤดูแล้งและสามารถเพิ่มผลผลิตนอกฤดูการ
๓. มีพื้นที่ในการกักเก็บน้ำเพิ่มขึ้นในฤดูแล้ง
๔. เพิ่มรายได้ของชุมชนในพื้นที่
๕. แก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนระยะยาวอย่างยั่งยืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	:	รายงานผลการศึกษา ๑ ฉบับ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	:	ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	:	ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	:	ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

ค่าสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม รวมระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ปัจจุบันแม่น้ำชี มูล เลย และ สงคราม ประสบปัญหาจากความตื้นเขินตามธรรมชาติมีการตกตะกอนทับถมอยู่ในลำน้ำอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้พื้นที่หน้าตัดของลำน้ำลดลง ส่งผลให้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น การเกิดการกัดเซาะพังทลายของตลิ่งจากเปลี่ยนทิศทางการไหลของแม่น้ำน้ำท่วมพื้นที่บ้านเรือนและเกษตรกรรมในฤดูน้ำหลาก และขาดแคลนน้ำในการอุปโภคบริโภค การเกษตรในฤดูน้ำแล้ง ปัญหาดังกล่าวได้สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนที่อาศัยแม่น้ำชี มูล เลย และ สงคราม ในการประกอบอาชีพ อุปโภค บริโภค และอยู่อาศัย เป็นอย่างมากเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนดังกล่าวอย่างยั่งยืน จึงมีความจำเป็นต้องจัดทำโครงการขุดลอกแม่น้ำดังกล่าว เพื่อแก้ไขปัญหา แต่เนื่องจากในพื้นที่แม่น้ำชี มูล เลย และ สงคราม ยังไม่มีข้อมูลของร่องน้ำที่ได้จากการสำรวจมาก่อนสำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่าซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบหลักในการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือและแม่น้ำ จึงขอเสนอโครงการสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำชี มูล เลย และสงคราม รวมระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตรเพื่อใช้สำหรับประกอบการตั้งค่างบประมาณในปี ๒๕๖๔ ซึ่งจะช่วยให้ทราบถึงบริเวณที่เกิดปัญหาการตื้นเขินได้อย่างแท้จริงและทำให้การบรรเทาและแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนจากความตื้นเขินของแม่น้ำชี มูล เลย และ สงคราม ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒. วัตถุประสงค์

๑. เพื่อสำรวจรายละเอียดสภาพภูมิประเทศตามแนวลำน้ำ ความลึกพื้นท้องน้ำ ความลาดเอียงของพื้นท้องน้ำ จัดทำแบบแผนที่และออกแบบแนวร่องน้ำเพื่อให้ทราบถึงขนาดพื้นที่ขุดลอกที่มีความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ดำเนินการที่มีลักษณะรูปร่าง ขนาดลำน้ำ ความลาดชันโดยแสดงรายละเอียดภูมิประเทศทั้งสองฝั่งของลำน้ำสำหรับพิจารณาโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน เพื่อแก้ไขปัญหาน้ำท่วม และภัยแล้ง พร้อมจัดทำแบบรายละเอียด แบบรูปตัดตามยาว แบบรูปตัดขวาง รายการคำนวณปริมาณวัสดุขุดลอก รายการคำนวณรายละเอียดงานด้านสำรวจทุกขั้นตอน และรูปภาพถ่ายหน้าตัดสภาพลำน้ำสำรวจถ่ายภาพทางอากาศรายละเอียดสูงโดยใช้อากาศยาน ไร้คนขับ (Drone) ในการบินถ่ายภาพพื้นที่เป้าหมาย เพื่อให้ทราบถึงลักษณะสภาพพื้นที่ในปัจจุบันของลำน้ำ เพื่อให้นำมาประกอบการพิจารณาพื้นที่เพื่อออกแบบขุดลอก/จัดทำแผนที่ และเก็บไว้เป็นฐานข้อมูล

๒. เพื่อเสนอแนวความคิดทางเลือกและเลือกแนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนา พื้นฟู อนุรักษ์แม่น้ำในขอบเขตที่กำหนดให้เกิดการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำอย่างคุ้มค่า ตามระยะทางที่กำหนด

๓. เพื่อจัดทำข้อมูลสารสนเทศโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวก รวดเร็วในการสืบค้น และพัฒนาช่องทางการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลต่าง ๆ ที่สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการจัดทำไว้แล้วเพื่อให้ข้อมูลเกิดการใช้งานอย่างแพร่หลายและมีประสิทธิภาพ

๓. เป้าหมายโครงการ

๑. มีแผนที่สำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่านระยะทาง ๒๐๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘จ.ขอนแก่น

๒. มีรายงานผลการเสนอแนวความคิดในการพัฒนา พื้นฟู อนุรักษ์ แม่น้ำในขอบเขตที่กำหนดให้เกิดการใช้ประโยชน์จากแม่น้ำอย่างคุ้มค่า

๓. มีข้อมูลสารสนเทศโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อความสะดวก รวดเร็วในการสืบค้น และพัฒนาช่องทางการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ ข้อมูลต่าง ๆ ที่สำนักพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำ กรมเจ้าท่า ได้ดำเนินการจัดทำไว้แล้วเพื่อให้ข้อมูลเกิดการใช้งานอย่างแพร่หลายและมีประสิทธิภาพ

๔. ช่วยเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว และความถูกต้องแม่นยำของข้อมูล สำหรับการนำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้อย่างเหมาะสม

๕. หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันการศึกษา รวมถึงประชาชนที่มีความสนใจ สามารถนำข้อมูลภูมิสารสนเทศทางน้ำไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดได้

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๒๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๓๖๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - ธ.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๓๖๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

๑. พื้นที่ชุมชน พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ และพื้นที่เกษตรได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมและอุทกภัยลดลง
๒. บริหารจัดการน้ำให้เกิดประโยชน์อย่างยั่งยืน มีน้ำต้นทุนไว้ในฤดูแล้งและสามารถเพิ่มผลผลิตนอกฤดูกาล
๓. มีพื้นที่ในการกักเก็บน้ำเพิ่มขึ้นในฤดูแล้ง
๔. เพิ่มรายได้ของชุมชนในพื้นที่
๕. แก้ไขปัญหาและบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนระยะยาวอย่างยั่งยืน

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ	: รายงานผลการศึกษาฯ ๑ ฉบับ
ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ	: ดำเนินการศึกษาออกแบบฯ ครบถ้วนและถูกต้องเป็นไปตามสัญญาจ้าง
ตัวชี้วัดเชิงเวลา	: ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ	: ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

**คำจ้างเหมาขุดลอกร่องน้ำร่องกลางทะเลสาบสงขลาตอนล่าง เพื่อพัฒนาและฟื้นฟูทะเลสาบสงขลาตอนล่าง
จ.สงขลา (ตั้งแต่ กม. ๒ - กม. ๔)**

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

กรมเจ้าท่ามีความประสงค์จะดำเนินการขุดลอกร่องน้ำกลางทะเลสาบสงขลาตอนล่าง เพื่อพัฒนาและฟื้นฟูทะเลสาบสงขลาตอนล่าง จังหวัดสงขลา (ตั้งแต่ กม. ๒ - กม. ๔) ตามผลการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขุดลอกเพื่อพัฒนาและฟื้นฟูทะเลสาบสงขลาตอนล่าง เนื่องจากกลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา มีระบบนิเวศที่ซับซ้อนและมีความหลากหลายทางชีวภาพ ทั้งสัตว์น้ำและพืชพรรณธรรมชาติต่าง ๆ ที่ผ่านมาทรัพยากรที่อุดมสมบูรณ์ในทะเลสาบสงขลาได้ถูกนำไปใช้ประโยชน์เพื่อการผลิตทางเศรษฐกิจอย่างมากและต่อเนื่องเป็นเวลานาน โดยมีได้มีการอนุรักษ์และฟื้นฟูให้เหมาะสม ส่งผลให้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมลงอย่างรวดเร็วนำไปสู่การลดลงของความหลากหลายทางชีวภาพในพื้นที่ นอกจากนี้ กลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลายังเผชิญกับปัญหาการตื้นเขินของทะเลสาบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณทะเลสาบตอนล่าง

๒. วัตถุประสงค์

ดำเนินการขุดลอกร่องกลางทะเลสาบสงขลาตอนล่าง ตั้งแต่ กม.๒ - กม.๔ ตามรูปแบบ ขั้นตอน วิธีการตามผลการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทการขุดลอกเพื่อพัฒนาและฟื้นฟู ทะเลสาบสงขลาตอนล่าง

๓. เป้าหมายโครงการ

ขุดลอกเนื้อดินประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ ลูกบาศก์เมตร ให้แล้วเสร็จสมบูรณ์ ถูกต้องเป็นไป ตามแบบรายละเอียดที่กำหนด

๔. งบประมาณ

ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ ๑๐๐,๕๓๑,๗๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๑๕๐ วัน

๖. แผนการดำเนินงาน

ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ กรมฯ ได้รับการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการแล้ว โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

ก.ค. - ก.ย. ๒๕๖๓	จัดทำ TOR แล้วเสร็จ
ต.ค. - พ.ย. ๒๕๖๓	ประกวดราคาและพิจารณาผล
๑-๑๕ ธ.ค. ๒๕๖๓	นำเสนอหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
๑๖-๓๑ ธ.ค. ๒๕๖๓	ลงนามในสัญญาจ้าง
ม.ค. - พ.ค. ๒๕๖๔	ดำเนินการ ๑๕๐ วัน

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ระบบนิเวศที่หลากหลายทางชีวภาพในร่องกลางทะเลสาบสงขลา ได้รับการฟื้นฟู ส่งผลทรัพยากรในทะเลสาบสงขลาทั้งสัตว์น้ำและพืชพรรณธรรมชาติต่าง ๆ กลับมาอุดมสมบูรณ์ อีกครั้ง รวมถึงการแก้ปัญหาพื้นที่ชุมชน พื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ ได้รับผลกระทบจากน้ำท่วมและอุทกภัยลดลง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ : จำนวนการขุดลอกร่องน้ำ ๑ ร่องน้ำ เนื้อดินประมาณ ๕๐๐,๐๐๐ ลบ.ม.
- ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ : ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงเวลา : ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด
- ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ : ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ

คำสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และ
แม่น้ำน่าน รวมระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่และ
สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกแม่น้ำสายหลักที่ลุ่มน้ำภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากผลศึกษาในด้านต่างๆ รวมทั้งการปรึกษาหารือกับภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพิจารณากำหนดพื้นที่ขุดลอก ได้ผลสรุปเป็นแผนแม่บทการขุดลอกเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งของแม่น้ำในลุ่มน้ำภาคเหนือ (แม่น้ำปิง วัง ยม และน่าน) โดยแผนแม่บทเหล่านี้จะต้องจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการขุดลอกอย่างไรก็ดีแผนแม่บทหรือแผนปฏิบัติการเป็นบริเวณพื้นที่ซึ่งเป่าตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาซึ่งยังไม่ได้จัดทำแผนที่และออกแบบแนวร่องน้ำตามความเหมาะสมสำหรับการขุดลอก ดังนั้น เพื่อให้แผนแม่บทในการขุดลอกเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งในลุ่มน้ำที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นได้อย่างเป็นรูปธรรมจึงต้องดำเนินการสำรวจรายละเอียดสภาพภูมิประเทศตามแนวลำน้ำ ความลึกพื้นท้องน้ำความลาดเอียงของพื้นท้องน้ำ พร้อมจัดทำแผนที่และออกแบบแนวร่องน้ำในพื้นที่ขุดลอกตามความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ดำเนินการทั้งนี้ เนื่องจากพื้นที่ซึ่งเป่าตามแผนแม่บทได้กำหนดระยะทางเหมาะสมในการขุดลอกเป็นช่วงๆ มากกว่า ๒,๐๐๐ ช่วง ด้วยอัตรากำลังบุคลากรที่มีอยู่ไม่เพียงพอกับปริมาณงานตามแผนแม่บทระยะ ๒๐ ปี กรมเจ้าท่ามีความจำเป็นต้องจ้างผู้ให้บริการสำรวจออกแบบรายละเอียดสภาพภูมิประเทศดังกล่าว

๒. วัตถุประสงค์

ทบทวนความต้องการพื้นที่เป่าหมายตามแผนแม่บทเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งของแม่น้ำสายหลัก พร้อมทั้งสำรวจออกแบบจัดทำแผนที่คำนวณปริมาณดินเพื่อการขุดลอกและออกแบบเพื่อการดูแลรักษาพัฒนา พื้นฟูลำน้ำ ตลอดระยะทางที่กำหนด ในแม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน ระยะทางรวม ๓๕๐ กิโลเมตร เพื่อใช้สำหรับการตั้งค่าของงบประมาณสำหรับโครงการขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ซึ่งเป็นพื้นที่จากผลการศึกษาและสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ ระบุไว้เป็น Area base ในการแก้ปัญหาภัยแล้งและอุทกภัย โดยเพิ่มพื้นที่รองรับน้ำตามธรรมชาติ และเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำของลำน้ำซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาลูกน้ำที่เกิดขึ้นอย่างซ้ำซากและอาจจะเกิดขึ้นได้อีกในอนาคตและเป็นการรักษาสภาพลำน้ำให้คงสภาพตามธรรมชาติ ตลอดจนเพิ่มพื้นที่แก้มลิงธรรมชาติในลำน้ำซึ่งจะสามารถกักเก็บน้ำไว้ในฤดูแล้งต่อไป

๓. เป้าหมายโครงการ

สำรวจ ออกแบบ จัดทำแผนที่และคำนวณปริมาณดินขุด ร่องน้ำที่ แม่น้ำปิง แม่น้ำวัง แม่น้ำยม และแม่น้ำน่าน ให้ได้ระยะทางไม่น้อยกว่า ๓๕๐ กิโลเมตร ตามพื้นที่เป่าหมายของแผนแม่บทบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้ง ในพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๗ จ.เชียงใหม่ (สบ.๗) พื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๒ จ.นครสวรรค์ (สบ.๒)

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๕๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๗,๘๗๕,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๓๓,๑๒๕,๐๐๐ บาท

๕. ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๓๖๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

- อยู่ระหว่างขั้นตอนการคัดเลือกที่ปรึกษา

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

แผนที่ร่อนน้ำที่ได้รับ นำไปใช้ประโยชน์ในการขุดลอกตามแผนแม่บทบริหารจัดการทรัพยากรน้ำของกรมเจ้าท่าภายใต้การกำกับของสำนักงานทรัพยากรน้ำ เพื่อ

- เพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ เป็นการบรรเทาปัญหาอุทกภัยในพื้นที่ลุ่มน้ำต่าง ๆ ทั่วประเทศ
- สามารถเก็บกักน้ำในแม่น้ำ สำหรับใช้ในฤดูแล้งได้เพิ่มมากขึ้น
- ลดอัตราการกัดเซาะพังทลายของตลิ่ง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|---|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานการสำรวจออกแบบจัดทำแผนที่คำนวณปริมาณดินเพื่อการขุดลอกและแบบรายละเอียดขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำตลอดลำน้ำ ระยะทางรวม ๓๕๐ กิโลเมตร |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |

คำสำรวจออกแบบสำหรับโครงการขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำสายหลักที่แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม รวมระยะทาง ๓๕๐ กิโลเมตร สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น

๑. หลักการเหตุผล/ความจำเป็น

ตามที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียดในการขุดลอกแม่น้ำสายหลักที่ลุ่มน้ำภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากผลศึกษาในด้านต่าง ๆ รวมทั้งการปรึกษาหารือกับภาคประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพิจารณากำหนดพื้นที่ขุดลอก ได้ผลสรุปเป็นแผนแม่บทการขุดลอกเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งของแม่น้ำในลุ่มน้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (แม่น้ำชี มูล เลย และสงคราม) โดยแผนแม่บทเหล่านี้จะต้องจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการขุดลอกอย่างไรก็ดีแผนแม่บทหรือแผนปฏิบัติงาน เป็นบริเวณพื้นที่ชี้เป้าตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาซึ่งยังไม่ได้จัดทำแผนที่และออกแบบแนวร่องน้ำตามความเหมาะสมสำหรับการขุดลอก ดังนั้น เพื่อให้แผนแม่บทในการขุดลอกเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งในลุ่มน้ำที่กรมเจ้าท่าได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จ สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นได้อย่างเป็นรูปธรรมจึงต้องดำเนินการสำรวจรายละเอียดสภาพภูมิประเทศตามแนวลำน้ำความลึกพื้นที่ท้องน้ำความลาดเอียงของพื้นที่ท้องน้ำ พร้อมจัดทำแผนที่และออกแบบแนวร่องน้ำในพื้นที่ขุดลอกตามความเหมาะสมกับสภาพพื้นที่ดำเนินการทั้งนี้ เนื่องจากพื้นที่ชี้เป้าตามแผนแม่บทได้กำหนดระยะทางเหมาะสมในการขุดลอกเป็นช่วง ๆ มากกว่า ๒,๐๐๐ ช่วง ด้วยอัตรากำลังบุคลากรที่มีอยู่ไม่เพียงพอกับปริมาณงานตามแผนแม่บทระยะ ๒๐ ปี กรมเจ้าท่ามีความจำเป็นต้องจ้างผู้ให้บริการสำรวจออกแบบรายละเอียดสภาพภูมิประเทศดังกล่าว

๒. วัตถุประสงค์

ทบทวนความต้องการพื้นที่เป้าหมายตามแผนแม่บทเพื่อบรรเทาปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้งของแม่น้ำสายหลักพร้อมทั้งสำรวจออกแบบจัดทำแผนที่คำนวณปริมาณดินเพื่อการขุดลอกและออกแบบเพื่อการดูแลรักษาพัฒนา พื้นฟูลำน้ำ ตลอดระยะทางที่กำหนด ในแม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม ระยะทางรวม ๓๕๐ กิโลเมตร เพื่อใช้สำหรับการตั้งค่าของงบประมาณสำหรับโครงการขุดลอกร่องน้ำภายในประเทศ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ ซึ่งเป็นพื้นที่จากผลการศึกษาและสำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ ระบุไว้เป็น Area base ในการแก้ปัญหาภัยแล้งและอุทกภัย โดยเพิ่มพื้นที่รองรับน้ำตามธรรมชาติ และเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำของลำน้ำซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหายุทกภัยที่เกิดขึ้นอย่างซ้ำซากและอาจจะเกิดขึ้นได้อีก ในอนาคตและเป็นการรักษาสภาพ ลำน้ำให้คงสภาพตามธรรมชาติ ตลอดจนเพิ่มพื้นที่แก้มลิงธรรมชาติในลำน้ำ ซึ่งจะสามารถกักเก็บน้ำไว้ใช้ในฤดูแล้งต่อไป

๓. เป้าหมายโครงการ

สำรวจ ออกแบบ จัดทำแผนที่และคำนวณปริมาณดินขุด ร่องน้ำที่ แม่น้ำชี แม่น้ำมูล แม่น้ำเลย และแม่น้ำสงคราม ให้ได้ระยะทางไม่น้อยกว่า ๓๕๐ กิโลเมตร ตามพื้นที่เป้าหมาย ของแผนแม่บทบรรเทาน้ำท่วมและภัยแล้ง ในพื้นที่สำนักงานพัฒนาและบำรุงรักษาทางน้ำที่ ๘ จ.ขอนแก่น (สบ.๘)

๔. งบประมาณ

งบประมาณทั้งสิ้น	๕๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๓ ตั้งงบประมาณ	๗,๘๗๕,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๔ ตั้งงบประมาณ	๑๑,๕๐๐,๐๐๐ บาท
ปี ๒๕๖๕ ผูกพันงบประมาณ	๓๓,๑๒๕,๐๐๐ บาท

๕.ระยะเวลาดำเนินงาน ประมาณ ๓๖๐ วัน

๖. ผลการดำเนินงาน

- อยู่ระหว่างการพิจารณาผลการคัดเลือกที่ปรึกษา

๗. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

แผนที่ร่อนน้ำที่ได้รับ นำไปใช้ประโยชน์ในการขุดลอกตามแผนแม่บทบริหารจัดการทรัพยากรน้ำของกรมเจ้าท่าภายใต้การกำกับของสำนักงานทรัพยากรน้ำ เพื่อ

- เพิ่มประสิทธิภาพการระบายน้ำ เป็นการบรรเทาปัญหาอุทกภัยในพื้นที่ลุ่มน้ำต่าง ๆ ทั่วประเทศ
- สามารถเก็บกักน้ำในแม่น้ำ สำหรับใช้ในฤดูแล้งได้เพิ่มมากขึ้น
- ลดอัตราการกัดเซาะพังทลายของตลิ่ง

๘. ตัวชี้วัดความสำเร็จ

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ตัวชี้วัดเชิงปริมาณ | : | รายงานการสำรวจออกแบบจัดทำแผนที่คำนวณปริมาณดินเพื่อการขุดลอกและแบบรายละเอียดขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำตลอดลำน้ำระยะทางรวม ๓๕๐ กิโลเมตร |
| ตัวชี้วัดเชิงคุณภาพ | : | ดำเนินการถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามแบบรายละเอียดที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงเวลา | : | ดำเนินการแล้วเสร็จตามระยะเวลาที่กำหนด |
| ตัวชี้วัดเชิงงบประมาณ | : | ดำเนินการได้ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ |